Nr. 2 (21) — Luty 1932 r. — Cena zł. 1.20. — Rok II.

POLSKA FLOTA NARODOWA



ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA
FLOTA NARODOWA
ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Nr. 2 (21) Warszawa, luty 1932 r. ROK II.

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI
REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

DWUNASTA ROCZNICA

W lutym b. r. mija dwanaście lat od tego tak doniosłego w historji Polski aktu, który widomie połączył morze i nabrzeżny pas ziemi z Macierzą.

10 lutego 1920 roku odbyły się historyczne zaślubiny: w przerębel zatoki puckiej został wrzucony symboliczny pierścień, wiążący w jedną całość śródlądzie z wodami Bałtyku. Był to dzień wielki nie tylko dla serc patrjotów i rozumiejących konieczność swobodnego dostępu do morza, lecz i dla sąsiadów naszych z prawa i lewa.

Polska w dniu tym zyskiwała nieodzowny warunek mocarstwowego rozwoju, stawała w rzędzie państw konkurujących na wodach świata, stawała się organizmem, mającym wszelkie dane do zajęcia odpowiedniego miejsca w wielkim zespole, prowadzącym politykę międzynarodową. I podczas, gdy my tu u siebie śniliśmy pierwsze sny o banderze biało-amarantowej, gdy upajaliśmy się myślą posiadania własnego portu — sąsiedzi nasi ważyli nasze możliwości i zastanawiali się, czy rzeczywiście Polsce — temu odrodzonemu przed dwoma dopiero laty krajowi — potrzebne jest własne morze.

Rzecz prosta, że najbliżej sąsiadujący z nami doszli do pohopnego wniosku, że nietylko niepotrzebne nam jest to morze, ale nawet wręcz szkodliwe, jako balast i kula u nogi. Pojęcie to miało oczywiście charakter nawskroś polityczny i propagowane było usilnie w interesie zrozumiałym.

Szkodziła nam ta wroga propaganda wiele i wiele krzywd przyniosła. Rozpętała burzę protestów i skarg i długo zajmowała umysły polityków obcych nam zupełnie, nieznających stosunków wewnętrznych Polski, ani jej potrzeb, ani życiowych konieczności.

Tymczasem w nabrzeżny piasek Gdyni zaczęto wbijać pierwsze pale pod przyszłe mola portowe. Zaczęła się pionierska praca w tej maleńkiej i ubożuchnej wiosce, która już po 5 latach stała się miasteczkiem — osadą, śmieszną w swych pretensjach i dziwacznie rozkopaną. W następnym, krótszym już okresie, staje się Gdynia miastem i portem.

W roku 1927 mamy już pierwszy statek handlowy (s.s. Wilno) pływający pod polską banderą, a po nim rośnie liczba polskich okrętów z roku na rok, port krzepnie, organizuje się i nabiera znaczenia w handlu międzynarodowym. Ostatnie zaś lata wynoszą Gdynię na jedno z pierwszych miejsc wśród portów Bałtyku.

Polska zdała egzamin z umiejętności celowej i szybkiej pracy, pobiła rekord, o jakim nie śniło się nawet zamiłowanej w pracy rekordowej Ameryce.

W ciągu 12 zaledwie lat kilkadziesiąt chałup licząca wioszczyna stała się nietylko pięknem, nowoczesnem, dużem miastem, ale i wspaniałym portem, zaopatrzonym w najnowocześniejsze urządzenia techniczne i zwycięsko konkurującym z innemi portami na Bałtyku.

Ta właśnie żywotność Gdyni i jej obecne znaczenie rozpętały nową burzę. Wprawdzie nie mówi się już o tem, że własny port i morze są Polsce niepotrzebne — nie można przecież trwać przy tem twierdzeniu, gdy oczywiste fakty same mówią za siebie co innego — wynaleziono więc nową formułkę o niezdrowej konkurencji zabijającej Gdańsk, o krzywdzie, jaką z powodu Gdyni ponoszą niemieckie porty północne, o szkodliwości dla międzynarodowej równowagi polskiej ekspansji...

Poszły więc znów skargi do Hagi, do Genewy, do różnych trybunałów i sądów.

I właśnie dobrze. Niech się skarżą wszyscy ci, którym jest solą w oku rozwój życia polskiego — ten rezonans jest niezbitym dowodem, że nie stoimy na miejscu, że nie wegetujemy. Obojętni i życzliwi Polsce zrozumią te płacze i skargi należycie.

Oceniając tę pozycję rozumnie, należy dojść do niezmiernie ważkiego wniosku, który na długie, długie lata musi być nakazem dla społeczeństwa polskiego. — Rozwijający się tak wspaniale nasz port i nasza flota wymagają tem usilniejszej troski, tem gorętszej opieki i pieczołowitości. Podtrzymanie umiejętne tego procesu i zabezpieczenie mu pomyślnych warunków na przyszłość — jest nakazem najświętszym dla społeczeństwa i dla rządu.

By rozwijać się swobodnie nadal, musimy posiadać mocną flotę wojenną i bogatą handlową. Jest to dogmat, którego udowadniać nietrzeba.

Ileż więc trzeba okazać, przedewszystkiem ze strony czynników miarodajnych, pomocy i opieki tym organizacjom, których celem istnienia jest właśnie troska o rozwój naszego życia na morzu?

Na pytanie to odpowiedź musi brzmieć: jaknajwięcej i najtroskliwszej, a przedewszystkiem Komitet Floty Narodowej powinien mieć zapewnioną pomoc jaknajdalej idącą i powinien być przedmiotem ustawicznego zainteresowania i troski społeczeństwa i rządu.

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

Z ŻYCIA

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

NOWOZATWIERDZONE KOŁA.

1. Prezes — Starosta Powiatowy
2. Prezes — Magierski Józef
3. Prezes — Starosta Powiatowy
4. Prezes — Starosta Powiatowy
5. Prezes — St. Piotrowski, Notarjusz
6. Prezes — Starosta Powiatowy
7. Prezes — Jan Kipper
8. Przewodniczący — Kazimierz Paryłowski
9. Przewodniczący — Dr. Tomaszewski,

Członkowie Zarządu:

Żebryk Jan, felczer Kol.
Czarnocki, zawiadowca St.
Ks. Dr. Władysław Araszkiewicz
Aleksander Martusewicz
Szymonowiczówna Kazimiera
Biesiekierski Leon, st. asesor

Komisja Rewizyjna:

Łukaszewicz Franciszek, asesor
Nowiknowicki Józef, kolejowiec
Harasimowicz Nikodem, zaw. sekcji
Buraczewski Józef, zaw. sekcji

10. Przewodniczący — Ludwik Pączkowski

Członkowie Zarządu:

Kuglikowski Kazimierz
Krzykowski Henryk
Chądzyński Eugenjusz
Głowacki Walenty

Komisja Rewizyjna:

Pietkiewicz Eugenjusz
Jankowski Franciszek
Komesiński Stanisław

11. Przewodniczący — Tadeusz Karpiński
Sekretarz — Jan Wolański
Skarbnik — Artur Sobolewski
12. Prezes — Karol Doczkał, Kom. Str. Gran.
Sekretarz — przod. Edmund Karwacki
Skarbnik — przod. Józef Safjan
12. Prezes — Karol Strzałka, kier. szk.
Sekretarz — Stanisław Gruszecki, Sekr. Gm.
Skarbnik — Mystkowski, Instr. rolny

PODOFICEROWIE REZERWY NA FLOTĘ NARODOWĄ.

Zarząd Koła Ogólnego Związku Podoficerów Rezerwy w Orzegowie na zebraniu w dniu 6 grudnia 1931 r. postanowił — w myśl uchwały członków Koła — przystąpić od stycznia r. b. do czynnego poparcia Komitetu Floty Narodowej przez zgłoszenie swych członków na członków wspierających Komitetu Fl. Nar. ze składką roczną 1 zł. od osoby.

Zarząd Koła wystosował już odnośne zawiadomienie o uchwale p. a. Centrali Komitetu Floty Narodowej w Warszawie.

KOŁO OGÓLNE ZWIĄZKU PODOF. W RÓWNEM.

Zarząd Koła Ogólnego Związku Podoficerów Rezerwy w Równem wystosował w dn. 21 grudnia 1931 r. pismo okólne do powiatowych Kół okręgu wołyńskiego, wzywające wszystkich członków Kół do czynnego poparcia akcji Komitetu Floty Narodowej przez zapisanie się na członków wspierających.

KOLEJARZE POLSCY NA FLOTĘ POLSKĄ W ROKU 1931.

Na fundusz specjalny budowy okrętu p. n. „Dar Kolejarzy“, wpłacili Komitetowi Floty Narodowej w Warszawie w ciągu 1931 roku zł. 16.859.—

PRACOWN. OKRĘG. DYREKCJI KOLEJOWEJ W WILNIE.

Dyrekcja Okręg. P. K. P. w Wilnie wpłaciła ze składek pracowników kolejowych swego okręgu na fundusze Komitetu Floty Narodowej zł. 9.893.— zebrane w ciągu 10-ciu miesięcy 1931 roku.

KOŁO KOLEJARZY KOM. FLOTY NAR. W WILNIE I NOWEJ WILEJCE.

Prezes Koła Kolejowego Komitetu Floty Narodowej zawiadamia Centralę Kom. Fl. Nar. w Warszawie, że z zebranych odsetek od biletów w kinematografach w Wilnie i Nowej Wilejce, przekazano w grudniu 1931 r. do Kasy Koła w Wilnie zł. 110.44.

Suma powyższa, zebrana z odsetek od biletów na filmy propagandowe morskie, wyświetlane w kinach na Wileńszczyźnie w okresie od 24 listopada do 5 grudnia 1931 r., świadczy o zainteresowaniu miejscowego społeczeństwa sprawami morza polskiego.

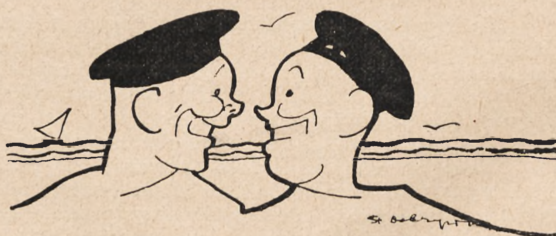
PATRJOTYCZNI STUDENCI POLSCY POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ.

Bratnia Pomoc studentów Polaków Politechniki Gdańskiej współdziała stale, w miarę możności, z akcją zbiórki na budowę okrętów polskich, prowadzoną przez Komitet Floty Narodowej. W grudniu r. ub. patrjotyczna młodzież akademicka polska w Gdańsku zebrała wśród członków Bratniej Pomocy studentów polaków Politechniki Gdańskiej zł. 121.26.— które przekazała Komitetowi Floty Narodowej w Warszawie.

Niewątpliwie, wbrew intencjom patrjotycznych studentom, w technice wpłacania wkradła się omyłka, wskutek czego suma powędrowała zamiast na konto P. K. O. Nr. 30. Komitetu Floty Narodowej w Warszawie, na konto P. K. O. Nr. 18.365, które jest kontem Komitetu Inwalidów Formacyj Obcych. — Omyłkę natychmiast sprostowano, wobec czego należy się spodziewać, że Komitet Inwalidów zwróci ofiarę Studentów w Gdańsku Komitetowi Floty Narodowej.

POLSKI GÓRNY ŚLĄSK NA FLOTĘ NARODOWĄ.

Zrzeszone organizacje Komitetu Floty Narodowej i Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zebrały w ciągu roku 1931 i wpłaciły na konto P. K. O. Nr. 30 Komitetu Floty Narodowej zł. 34.338.43.— netto.



TREŚĆ NUMERU:

Mieczysław Jarosławski.

NIEZWYKŁY SAMOBÓJCA

Samobójstwo jednostki jest zjawiskiem rozpowszechnionem, znanem — zrozumiałem. Działa tu chwila depresji, lub stała psychoza, mająca swe przyczyny wewnątrz struktury psychicznej dotkniętej niemi osoby.

Jeżeli natomiast jakimś obłędem porażone zostało całe społeczeństwo i to społeczeństwo przedstawiające do pewnego stopnia zamkniętą wartość polityczną — przyczyn tego obłędu musimy szukać poza istotnem życiem danego zespołu. Tak się naprzykład, ma rzecz z Wolnem Miastem Gdańskiem, jak wiadomo zresztą z historji, doświadczanem jest niejednokrotnie przez samobójcze sugestje — z opłakanym rezultatem dla najżywotniejszych podstaw swego rozwoju.



Zimowy dzień na Bałtyku.

Autochtoni Gdańska — czy to wobec wielokrotnych a przykrych doświadczeń, czy też z poszanowania dla godności własnej tradycji, lub wreszcie z dobrze zrozumiałej niechęci do ryzykownych awantur politycznych, które niechybnie doprowadziłyby musiały do zburzenia ich warsztatów pracy, a co zatem idzie, spokoju i dobrobytu rodzinnego — bronią się, jak umieją i mogą, przeciwko wpływom wciągającym ich w orbitę polityczno-gospodarczych interesów Rzeszy.

Wpływy te wszakże z jednej strony zbyt są silne, z drugiej — i opór rodowitego, a mocno już zdegenerowanego mieszczanina gdańskiego — niedostateczne. Efekt bowiem tej walki nie okazuje żadnych, albo prawie żadnych rezultatów, mówiących o jakiej takiej samodzielności rodowitego mieszczaństwa. Gdańskiem rządzi i usiłuje reprezentować go wewnątrz i na zewnątrz grupa ad hoc wydelegowana i utrzymywana przez Rzeszę Niemiecką.

Wskutek tego jesteśmy świadkami niezwykłego zjawiska: istotny, pragnący rozwoju i dobrobytu Gdańsk, ulegając supremacji zachodniego uzurpapatora, sprawia wrażenie organizmu państwowego, ciężko dotkniętego psychozą samobójstwa, nadto psychozą nieuświadomioną, a więc tem groźniejszą.

Nie wdając się wszakże w historyczną analizę tej niezwykłej manji samobójczej grodu, sięgniemy wzrokiem wstecz zaledwie ku chwili, od której Gdańsk zaczął jakoby życie „samodzielne".

Już w końcu roku 1918-go dały się zauważyć w nim objawy tej niebezpiecznej choroby. W granicach możliwości „usamodzielniony" i podniesiony przez Traktat Wersalski do godności Wolnego Miasta, Gdańsk zaraz na pierwszym szczeblu swej brak samodzielnej orjenrystyczną chwiejność woli, brak samodzielnej orjentacji i niezdolność do nowego życia. Okupant niemiecki, który panował nad Gdańskiem w ciągu wieku zgórą, zmuszony do opuszczenia go, sugeruje mu konieczność posłuszeństwa i zależności od siebie jakoteż protest przeciwko tej nowej formie istnienia, którą historja postanowiła go obdarzyć. Argumentem wystarczająco obiecującym dla opuszczonego przez pruskie władze okupacyjne Gdańska jest obietnica, że władze te wkrótce powrócą oraz niedwuznaczna forma ostrzeżenia przed okazywaniem zaufania dla odradzającego się tworu państwowego Polski, z którym Gdańsk przed jej rozbiorami pod każdym względem był związany.

Argumenty te, mające wszelkie cechy teroru, działają skutecznie na zorganizowane naprędce władze Wolnego Miasta. Przy pierwszem bowiem zetknięciu się ich z reprezentacją Polski, wracającej nad Bałtyk po swoje dziedzictwo, Gdańsk ukazuje oblicze — jeżeli nie wręcz wrogie, to w każdym razie nieprzyjazne.

Pociąg generała Hallera wjeżdżający na dworzec Gdański dnia 10 lutego 1920-go roku z delegacją dla rewindykacji Pomorza, zastaje dworzec ten od strony miasta zamknięty. Tą drogą Gdańsk, uważający się za wassala pruskiego, usiłuje zamanifestować — z jednej strony nieżyczliwość dla delegacji polskiej, przejeżdżającej przez terytorjum Wolnego Miasta, z drugiej strony stara się zapobiec wylewowi entuzjazmu, z którym na ten przyjazd czekało gdańskie społeczeństwo polskie.

Chwile dziejowe mają wszakże swe wyjątkowe prawa. Postawa polskiego społeczeństwa Gdańska, jak i sam fakt dotarcia Polski do morza musiały zrobić swoje. Wejście na dworzec zostaje otwarte i polska ludność Gdańska wybuchowo wita przedstawicieli odrodzonej ojczyzny, zdążających tą drogą na wielkie święto narodowe do Pucka. Co ważniejsze — uruchomiony zostaje już z Gdańska drugi pociąg, przeznaczony dla delegacji polskich gdańszczan, udających się wraz z generałem Hallerem na uroczystość zatknięcia masztu z banderą polską nad brzegiem morza w Pucku.

Jak wyglądają pachołkowie pruskiego okupanta w Gdańsku?

Była to pierwsza przegrana Gdańska w stosunku do Polski, był to pierwszy charakterystyczny wielce objaw samobójczy. Wolne Miasto, które miast we własnym, dobrze zrozumianym interesie, powitać, jeżeli już nie entuzjastycznie, to w każdym razie życzliwie Polskę, obejmującą ponownie na tej połaci ziemi swą historyczną rolę — już w pierwszej chwili spotkania, ulegając naciskowi Niemiec, manifestuje swoją względem niej nietolerancję. Wolne Miasto, miast wyciągnąć przyja-



Przystań na Helu.

cielską dłoń do państwa, z którem historja wiąże je nanowo dla podniesienia dobrobytu i znacznej samodzielności jego mieszkańców, ulega zabójczym drgawkom hakatyzmu i sam przykłada sobie lufę do skroni.

Od tej chwili zaczyna się, podtrzymywany dawkami prusomanji, paraliż postępowy Wolnego Miasta.

Prawda, już sam pomysł stworzenia Wolnego Miasta Gdańska tuż pod rozwartem na świat oknem Polski, potrzebującej wolnego oddechu, jest pomysłem złośliwym, a conajmniej poronionym i właściwym takim ignorantom, do rzędu których zalicza się chorobliwy opozycjonista Lloyd George. Ale nawet i ta forma współżycia przy wyjątkowej tolerancji i pokojowości Polski mogłaby się ustalić i jako — tako wegetować, gdyby nie ustawiczna opieka junkrów pruskich i pruskiej urzędnikierji, nieprzestających szukać motywów zaognienia pomiędzy tymi dwoma kontrahentami, z których pierwszy (Gdańsk) bez pomocy Polski żyć nie może, drugi (Polska) mogłaby dać Gdańskowi po za życzliwą opieką, wszystko, co jest w stanie dać 30-miljonowe państwo jedynemu swemu portowi: rozmach, dobrobyt i przywileje.

Wprawdzie rdzenni gdańszczanie po pierwszych niepowodzeniach spostrzegają się i zmuszają poniekąd uciążliwych okupantów pruskich do opuszczenia terytorjum Wolnego Miasta, wprawdzie rozpoczyna się gremjalny odwrót prusactwa i ucieczka do Vaterland'u, wprawdzie nieruchomości niemieckie spadają na rynek z rzęsistością deszczu majowego, a polska, gospodarująca, jak zwykle, hojną ręką, nie szczędzi kapitałów dla rozwoju handlu, przemysłu i rolnictwa na terytorjum Wolnego Miasta, ale...

Nowa okazja skłania Gdańsk do pohopnego przyjęcia następnej, tym razem silniejszej dawki trucizny według recepty hakatyzmu przedwojennego.

Nadchodzi okres wojny polsko-bolszewickiej. I oto Gdańsk, jedyny port polski, popełnia zdradę stanu — nie chce przyjąć i rozładować okrętów, wiozących dla nas niezbędną amunicję z Francji.

Sprawa zakonspirowanej a lekceważonej dotychczas przez polskę nieżyczliwości Gdańska przybiera formę niebezpieczną i w rezultacie po wygraniu wojny przez Polskę zmusza ją do szukania środków zapobiegawczych.

Rzeczpospolita postanawia wybudować obok, w Gdyni, drugi port, aby się w przyszłości uniezależnić od chorobliwych a niepoczytalnych odruchów Gdańska, zatruwanego systematycznie przez Rzeszę Niemiecką jadem nienawiści.

Niezwykły, nieomal szaleńczy projekt spotyka się z jednej strony z powszechnem lekceważeniem „specjalistów", z drugiej wszakże — z dobrze zorganizowanym protestem sfer gospodarczo-politycznych, już nietylko zatrwożonych bezpośrednio o swą egzystencję, ale wprost przeczuwających wzmożenie się niezależności i rozwoju Polski.

Niemiecki pośrednik, który mógł przez swych pomocników i konfidentów w Gdańsku doskonale regulować zagraniczny morski handel polski, a w ten sposób wpływać na gospodarczy rozwój wschodniego sąsiada, porusza całą prasę europejską i amerykańską oraz w perfidny sposób gromadzi baterję argumentów, uderzających w nasz nowy samodzielny przyczółek morski.

Kampanja rozwija się na wielką skalę, a sam Gdańsk mocą swych zarządzeń senackich nieośledni w niej bierze udział. Liga Narodów i Haga nie mogą się opędzić od skarg natręta, a polskie przedstawicielstwo, polska prasa w Gdańsku i polskie społeczeństwo muszą dawać czujny i nieprzerwany odpór napaściom, szykanom i podstępnym knowaniom politycznym, będącym nierzadko w rażącej sprzeczności z Traktatem Wersalskim.

Niezwykły samobójca krzyczy, że chce żyć, niepoczytalnie wygraża pięściami i kopie nogami, nie czując w szale, że zaciska coraz mocniej sznurek na swej gardzieli.

Paradoks?

Nie — to tylko coraz dotkliwsza ślepota upajającego się trucizną berlińską desperata.

Powtarzają się samobójcze metody średniowiecza. *)

Jak ongi organizacja „wilkierzy", tak obecnie ustawa pruska z roku 1850-go utrudnia osiedlanie się na obszarze gdańskim obywatelom polskim, usilującym nawiązać kontakt handlowy pomiędzy Polską a Gdańskiem; utrudnia zakładanie polskich towarzystw zarobkowych i prowadzenie przedsiębiorstw; uniemożliwia zajmowanie lokali w przedwojennych domach, podlegających ochronie lokatorów, a nawet — wbrew umowie polsko-gdańskiej — nabywania nieruchomości (Polska Macierz Szkolna) oraz dzierżawienie terenów w porcie. Otrzymanie wątpliwej godności obywatelstwa gdańskiego kosztuje Polaka ponad ośm tysięcy złotych i zgoła nie kosztuje nic — pierwszego lepszego Niemca Rzeszy. Protestuje się przeciwko rozwojowi floty polskiej, przeciwko powstawaniu polskiego kupiectwa portowego; *per fas et nefas* (bo fałszowanie nastrojów i konjunktur jest chyba bezprawiem) zdobywa się wyrok trybunału haskiego, pozbawiający Polskę port d'attache w Gdańsku i t. d.

A jednocześnie (znów podobnie jak w średniowieczu, spalenie w roku 1577-go przedmieścia w konkurencyjnym Elblągu przez flotę gdańską) senat gdański woła głosem wielkim o zaniechanie budowy portu w Gdyni, o uprzywilejowanie taryf kolejowych na drogach wiodących z Polski bezpośrednio do Gdańska.

Jest to pretensja do posiadania monopolu na zamorski handel polski, pretensja tem niezdrowsza, że oparta dziś na cechach pasorzytnictwa. Utuczony, zhakatyzowany Gdańsk nie jest bowiem dziś handlarzem morskim w wielkim stylu tego słowa. Nie — Gdańsk spadł, znikczemniał do roli drogiego, nieuczciwego pośrednika i, jako taki, chce się za wszelką cenę bezczelności utrzymać na pulsującym coraz sprawniej organizmie polskim, podobnie jak pasorzyt, wiedzący o swym gospodarzu tylko tyle, że żyć z niego musi, i obdarzający go w zamian jedynie swoją dokuczliwą wielce dla zdrowia chciwością.

Czyż taki Gdańsk mógł obudzić zaufanie Polski?! Czyż mógł choć na chwilę powstrzymać ją od ryzykownego targnięcia się na wiekopomne dzieło budowy własnego portu?

Jak wyglądalibyśmy dzisiaj, gdybyśmy nie mieli żelazno-betonowej Gdyni, gdybyśmy nie mieli własnej floty handlowej, gdybyśmy nie mieli możności nawiązania bepośredniego kontaktu z flotą państw, którym przecież jedynie chodzi o stosunki handlowe z nami, nie o pasorzytnictwo, nie o wyzysk, nie o zgładzenie podstaw naszego życia.

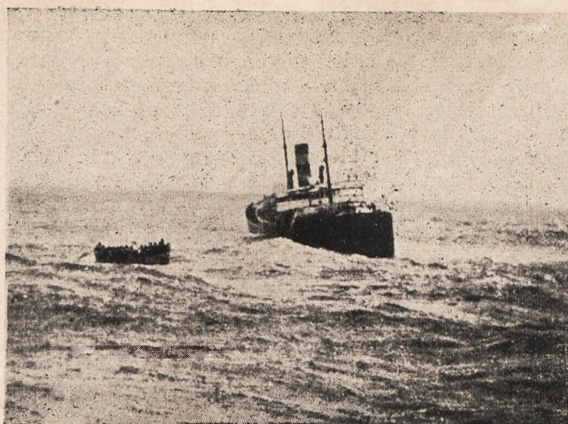
Jak wyglądalibyśmy dziś, pozbawieni w Gdańsku bazy dla naszych okrętów wojennych, gdyby nie możność zakotwiczenia ich w Gdyni?!

Zaskoczeni przez szaleństwo Gdańska, ratując swą niezależność mocarstwową, musielibyśmy się uciec może do wystąpień wojennych przeciwko perfidnemu i zatrutemu konfidentowi Rzeszy Niemieckiej.

Przezorność oszczędziła nam tego wysiłku.

---

*) Alfred Siebeneichen „Echa Średniowiecza we współczesnej polityce handlowej Gdańska". Rocznik gdański Tom IV-V



Tonący statek angielski „Alkaid“

Pragnęliśmy zawsze i pragniemy pokoju. Jeżeli możemy go osiągnąć, chociażby drogą wielkich ustępstw z naszych uprawnień, chociażby drogą znacznych wyrzeczeń się, to przecież wygrywamy wzamian za to również wiele — imię państwa umiejącego myśleć zawczasu o swej przyszłości, którą to cechę Gdańsk z dnia na dzień coraz wyraźniej traci, zyskując inną — niepoczytalnego samobójcy.

Tak. Po kilku latach wytężonej pracy mózgów, mięśni i kapitałów — na szali rozwoju Rzeczypospolitej zaważył drugi cud, jakby powołany do życia ręką Nemezys, a budzący przerażenie wrogów, a więc już i Gdańska.

Powstała Gdynia — port.

Lecz cóż się dzieje teraz?

Czy samobójczy dotychczas Gdańsk powstrzymywał się choć na chwilę od przyjmowania dawek kwasu pruskiego? Czy dał posłuch trzeźwym nawoływaniom swego mieszczaństwa i stanu kupieckiego? A choćby już tylko ostrzeżeniom prasy polskiej? Czy zawrócił z samobójczej drogi?

Przeciwnie. Przyśpiesza kroku, wiodącego niechybnie ku zagładzie.

Nie szuka porozumień, załagodzeń, sposobów współżycia, łamie umowy, niedotrzymuje zobowiązań i szykanuje dobrą wolę Rzeczypospolitej.

Gdańsk podobny jest do smarkacza, który woła: Na złość mamie niech mi uszy zmarzną! I rzuca się z pasją, na ślepo w zdradzieckie objęcia swego przedwojennego eksploatatora i wyzyskiwacza — egoistycznej Rzeszy Niemieckiej.

Piętrzy karczemne burdy, nadużywa zaufania władz polskich, jęczy, skarży się i wrzeszczy, opluwa się jadem niepoczytalnej nienawiści — spada do rzędu nieodpowiedzialnego za czyny swe utracjusza i awanturnika, który stracił wiele, mając przecież wszelkie szanse do wielkich sukcesów — zarówno ekonomicznych jak i moralnych.

Czyż nie jest to dokładny obraz niezwykłego samobójcy?

W imię czego?

Pour le roi de Prusse?

Zbyt podrzędny jest to ołtarz, aby dziś na nim składać jeszcze ofiary z własnej krwi i własnego życia.

Za mały zaszczyt, a żadna już zgoła korzyść.

Najmniej zaś godności tego Gdańska z czasów hołdu dla Rzeczypospolitej Polskiej, która w osobie swych królów czyniła go przez wieki szczęśliwym faworytem.

Przyjrzyjmy się dokładniej patologicznemu obliczu tego samobójcy — nie po to, by go zrozumieć, bo zrozumieć trudno, lecz po to, by mu współczuć, skoro już ratować go nie sposób.

Hitler!

Hitler narazie bez nazwiska, jakiś nieuświadomiony, zaraźliwy bacyl — jakieś dawne konsorcjum szowinizmu niemieckiego, zwane od nazwisk swych przywódców — w skrócie „Ha-Ka-Te“ jakiś szczątek wschodniej komisji kolonizacyjnej, jakiś anachronizm „Drang‘u nach Osten“ — resztka szczepionki przedwojennej, zastarzałej z czasów fryderykowskich, bismarkowskich i wilchelmowskich — preparat, zastrzykiwany dziś z pasją bankruta i desperata gdańskiej biurokracji, działa nie twórczo, lecz z przerażającą, destrukcyjną siłą — w miarę tego jak na dawnych łęgach wioszczyny gdyńskiej zaczynają wyrastać baseny portowe i nabrzeża: Prezydenta Rzeczypospolitej, Indyjskie, Holenderskie, Roterdamskie i t. d.; w miarę tego jak ku nabrzeżom tym, gościnnie rozwartym, *kierowane witającem światłem polskich latarni morskich w Rożewiu, i na Helu, zaczynają zdążać coraz tłumniej okręty z całego świata.*

Powstaje miasto port — Gdynia z rzędami wspaniałych gmachów, tłoczą się na głębokich wodach basenów parowce i żaglowce, biegnie ku nabrzeżom sieć linji kolejowych, a po nich nieustająca fala małych czerwonych wagoników, aby się spotkać z falą morza i dać się unieść ich zawartości w dalekie zamorskie kraje.

Drogą tą zaczyna coraz intensywniej krążyć tam i z powrotem krew i limfa Polski, która tu, u własnych, nieskrępowanych wrażą wolą przyczółków morskich, wchłania rozrastającą się piersią dech wolności i rozwija w sobie chęć współżycia w zgodzie z odległemi narodami.

A oszalały, obałamucony aż do samobójczej głupoty, Gdańsk pieni się i wścieka... Gości hitlerowskie drużyny, otwiera dla nich dokształcające kursy, rozwija socjal nacjonalistyczną propagandę w szkołach, wypełnia się buńczucznem żołdactwem w żółtych koszulach, ćwiczy się w kopaniu okopów, sypaniu szańców... pod opiekuńczem okiem dłużnika Polski, Prezydenta swego senatu, Ziehma.

I pomimo wybuchów sztucznego entuzjazmu... dusi się na myśl o nieuniknionej przyszłości.

Aż przyjdzie chwila...

A może tak kiedyś będzie pisać o hanzeatyckim grodzie polski kronikarz:

...Wrzała praca kielni, młota i siekiery, kładąc się niemilknącą gamą radosnych dźwięków na fale Bałtyku.

I tłukła, waliła tak niemiłosiernie w gdański ląd, że powstające stąd echo, niby głos przerażenia i jęku, wydobyty ze starych wilgotnych, a cuchnących stęchlizną murów Gdańska, kołatał się jak duch opętany, niepocieszony, przypadając do szarpniętych zębem czasu budowli, spadając w głąb ulic wązkich i ciemnych, nigdy nieprzewietrzanych dziedzińców, do piwnic i tajemniczych podziemi, na-



Upolowany niedźwiedź na oceanie lodowatym

siąkniętych skwaśniałym wyziewem alkoholu, pleśnią i obrastających grzybem, dygocąc lękiem oczekiwania na wichrowatych poddaszach, śród starych, napoły strupieszałych krokwi.

Wreszcie znużony oddźwięk spadał w kanały — w głąb zzieleniałych wód, liżących przez wieki dziś już przegniłe bele i wietrzejące głazy, na których przykrywając swoją masę błotniste uroczysko, trzyma się jeszcze ostatnim kurczem gród Gedania, aż — wstrząśnięty do posad triumfalnem uderzeniem gdyńskiego młota — zaślepiony, krnąbrny i głodny runie oraz zapadnie się w czyhające bagno wraz z niedocenianą swoją chwałą dawną — polską i królewską, wraz z buntami swych mieszczan niesfornych i różnojęzycznych, tradycją podstępnego krzyżactwa oraz niedawną pychą i butą prusackiej nędzy, bankructwa moralnego i barbarzyństwa.

Zginie gród, gdy podgniją dostatecznie pale świerkowe z lasów polskich brane, pochłonie go czeluść czarna, grzązka na której przez wieki panował, gdzie krzywoprzysięgał i gryzł karmiącą go prawicę...

Jeno zabulgocą nad nim zielone czarcie pęcherze tryumfujących oparzelisk, przejdzie po nim fala jedna, druga, aż zaleje go morze, zaszoruje beskidzkim piachem Wisły.

Wiatr wędrowny opowiadać wtedy pocznie płynącym po tych falach żeglarzom, że ongi stał tu gród niewdzięczny dla Macierzy własnej, krzywdził ją, wyrzekał się jej kilkakrotnie i podstępnie bratał się z wrogiem; że krwią serdeczną jej kupczył, że okryła go hańba wieków istnienia tak ciężka, iż ziemia, nie chcąc dźwigać na sobie tego wyrodka, rozwarła czeluści swego łona, by płód ten nieszczęsny pochłonąć i unicestwić.

Tak zginęła ongiś Sodoma. Tak sprawiedliwość zmiecie Gedanię.

Drży gród wiodący od wieków ludy południa Danji, bo echo gdyńskiego topora śle już zań w świat szeroki pierwsze podzwonne...

Bo kiedy na ocementowanem gdyńskiem wybrzeżu rozkwitnie całą pełnią nowe życie, kiedy zgarnie w blask swój ludzi pragnących morza, słońca i wytchnienia, kiedy rozewrą się szerokie wrota, by tędy wyłącznie pompować do ciała Rzeczypospolitej odżywcze soki ze świata i stąd w świat wysyłać produkty swych rąk i umysłów — wtedy cisza zagości tu, wśród wąskich uliczek niewiernego grodu, wtedy słychać będzie jeszcze nerwowe, kończące się tik-tak gdańskiego zegara, a dźwięki wydzwonionych przezeń godzin z wieży Maryjskiej brzmieć będą w przestrzeni jak żałobne wspomnienie. Wtedy w warsztatach po raz ostatni zgrzytnie piła i tryb nieoliwiony się zatnie, załamie się ramię stalowej maszyny, raszpla i bor ostatnie uczynią pociągnięcia, po raz ostatni młot uderzy, a do knajp piwnicznych, spelunk portowych i Gomorą cuchnących, niegdyś luksusowych, restauracyj nie przyjdą już gdańscy mieszczanie — bo za co?

Nie zajrzą już do Rathauskellerów i Artushofów ze wschodu nadlatujące ptaki niebieskie i nie cisną na stół okrwawioną ręką swych trzosów, wypchanych grabionemi na harczącem gardle czerwieńcami.

Nie zajrzą tam kupcy z przeciwległej zamorskiej strony, nie zajrzą żerujący maklerzy, ich dziewki i pilnujący ich sutenerzy...

Cisza grobowa wyjdzie niewiadomo skąd — może z kątów wilgotnych — i w grób zacznie układać zuborzałe miasto. Rodzinę za rodziną, dom za domem, ulicę za ulicą.

Czasem tylko jeszcze mrukliwy przewoźnik przywiezie globtrotterów, wskaże na rumowisko i powie:

— Tu było tak i tak... Tam stał dom gdańskiego warchoła i prusofila — Sztumpfa, a może też Schramma — magnata, który z polskiej pochodził rodziny, Szramą się zwał, królowi polskiemu kiedyś w pas się kłaniał, aż zniemczył się wreszcie. Tam Gonschor, Gąsiorem kiedyś zwany, noc i dzień trzymał otwartą winiarnię, w której schodziły się ćmy nocne i cnotliwe w ciągu dnia „schatz'e" — podstawa mieszczańskiej rodziny niemieckiej. Tu Ribke — senator, dawniej Rybka, czy też Brandmajer — komandor z berlińskiego Ostmark-Verein'u prowadzili stocznię, okpiwając Polskę...

I cóż? Sprzeciwili się wszyscy temu, by Polska mocnem ramieniem wbiła tu nowe własne pale, by ratowała stary gród portowy i znów na lata wydźwignęła jego sławę... pod osłoną skrzydeł Białego orła.

Sprzeciwili się — dziś śpią snem wiecznym w podwodnych swych domostwach. Nawet duchy ich potępieńcze przestały się już błąkać i jęczeć na martwej lagunie.

Dawno to i niedawno. Bo nic nie jest dawne, co współżyło zgodnie kiedyś z człowiekiem i nic nie jest dawne, co od niego odeszło... niewdzięczne.

OSTATNIE ŻAGLOWCE

Mimo że okręty parowe lub zaopatrzone w maszyny o spalaniu wewnętrznem, a nawet poruszane elektrycznością — ostatni krzyk postępu w żegludze — nie przestają gromadzić się bezczynnie w portach, pozostaje jednak, — fakt paradoksalny — niewielka liczba statków, które w podróży po oceanie zależą li-tylko od wiatru. Mają więc widocznie i one pewne skromne pole działania, podczas gdy nowoczesne parowce mechaniczne nieraz długo oczekują na zatrudnienie.

W roku zeszłym mała eskadra żaglowców fińskich udała się do Australji i przywiozła stamtąd transport ziarna, przeznaczony dla Europy. Wszystkie statki miały możność być naładowane poprostu po brzegi, będąc zmuszone jednakże zadowolić się cenami nieco niższemi od tych, które przyznane są towarowym statkom nowoczesnym, ostatecznie niewiele co szybszym.

Przemysłowcy nie troszczą się zbytnio o to, że ich chciwość podkupuje jakieś dawne piękno, czy tradycję, — co im jednak nie przeszkadza urządzać co roku regat o palmę zwycięstwa dla statku, który wcześniej przebędzie przestrzeń Sydney — Falmouth albo Melbourne — Falmouth. Koła morskie angielskie przywykły interesować się wielkiemi żaglowcami, dzielnymi dziedzicami świetnej przeszłości, nie mniej, niż wyczynami transatlantyckich olbrzymów.

Mimo że pod flagą fińską, większość statków, o których powyżej, było projektowanych, wyliczanych i budowanych przez inżynierów angielskich. Jeśli straciły narodowość brytyjską, stało się to w znacznej mierze dlatego, iż pierwotni ich właściciele znaleźli się w niemożności dalszego ich eksploatowania w braku dostatecznie tanich sił roboczych, któreby nie pochłaniały znacznego procentu dochodów.

Wielu starych „wilków morskich", pamiętających czasy, gdy żaglowce o pięknych linjach tyle wdzięku i poezji przysparzały morzu, pragnęłoby,

aby nadal mogły one prowadzić handel na dalekich morzach. Ci starzy, wytrawni marynarze czują też ogromną wdzięczność dla sympatycznego narodu, który ręką młodzieńczą schwycił porzuconą przez stary Albion pochodnię, by ją wieść nadal po morzach ochoczo w apoteozie białych skrzydeł pomiędzy dwiema półkulami.

W roku zeszłym tę pochodnię zdobyła „Herzogin-Cecilie", pod kapitanem R. de Cloux, wspaniały czteromasztowiec, który przebył przestrzeń Adelaida—Falmouth w przeciągu 110 dni, przyczem kapitan nie miał okazji dania o sobie wiadomości przez cały czas żeglugi. Statek ten musiał zostawiać niedaleko wtyle inny, najmniejszy z eskadry, „Favell" (1.334 t. br., podczas gdy „Herzogin—Cecilie" — 3.111 t. br., będąc największym statkiem i o 7 lat młodszym od „Favell'a"), który był sygnalizowany w okolicy Azorów, 106 dni od Wallaroo, swego portu ładunkowego, i 9 dni od Falmouth. Ten szalony wyścig pomiędzy antypodami obserwowany był z napiętą ciekawością przez tych wszystkich, których wielkie wydarzenia morsskie interesują. Mniej ciekawem było tu, z punktu widzenia marynarza, to, iż dwa statki z eskadry żaglowców, zniechęcone śmiesznemi cenami ładunków, przeznaczonych dla starego Świata, wiozły towar dla Południowej Ameryki, skąd miały w następstwie wrócić z innym ładunkiem do Europy.

Dla zilustrowania i wytłumaczenia, czemu ostatnie żaglowce znikają z mórz nieuchronnie, niechaj posłuży fakt, że w Australji kalkulowano dla nich cenę po 22 sh. 6 d. za tonnę, podczas gdy koszta eksploatacji, biorąc najmniej, dochodzą do 20 sh. czyli 1 funta.



Pod pełnymi żaglami...

*
* *

Wkrótce po ustaniu ostatnich kroków wojennych w Europie wyprawy ostatnich żaglowców na Morza Południowe zaczęły przykuwać uwagę środowisk brytyjskich i skandynawskich. Niektóre z takich podróży wywierały emocjonujący wpływ, podobny temu, gdy w dawnych czasach odbywały się zawody żaglowców, transportujących herbatę, niepodzielnych królów morza, jakoby doskonałych poematów pomiędzy niebem, a morzem. Jeśli chodzi o wielkie czteromasztowce współczesne, stal, która w większości wypadków zastąpiła w linach smukłość konopi, uważana jest w kołach marynarzy dawnej ery za oznakę degeneracji. I słusznie, te ostatnie modele mogłyby zdawać się podlotkami wobec dystyngowanej elegancji smukłych „ladies" w rodzaju „Ariel", „Taiping", „Lightning", „Thermopylae", nie mówiąc już o sławnej „Cutty-Sark", zdolnej, jak i jej siostry, do robienia przy spokojnem morzu piętnastu, szesnastu, a nawet siedemnastu węzłów na godzinę; statki te przy pełnych żaglach robiły raczej wrażenie luksusowych yachtów, aniżeli statków, mających pełnić służbę Marynarki Handlowej!

W książce pod tytułem „Falmouth for Orders" (M. A.—J. Villiers) znajdziemy opis wielkich regat 1928-go roku, będących najciekawszemi ze wszystkich, gdyż brały w nich udział stare rywalki, nieco zmodernizowane, „Herzogin - Cecillie" oraz „Beatrice". Mimo równych szans „Herzogin-Cecillie„ zdobyła palmę pierwszeństwa, kryjąc zakreśloną przestrzeń w 96 dni żeglugi, podczas gdy „Belic., zdobyła palmę pierwsszeństwa, kryjąc zakreślo ną przestrzeń w 95 dni żeglugi, podczas gdy „Beatrice" weszła do przystani przeznaczenia dopiero dnia 114-go. Następnego roku zapragnęła ona rewanżu, lecz przegrała znowu w stosunku 123 : 104. pierwszeństwo przeszło do „Archibald - Russel", który przebył drogę z Melbourne do Queenstown w 94 dni. „Grace-Harwar" potrzebował aż 138 dni na tę podróż.

W roku bieżącym pomimo kryzysu, a może dzięki temu, że wśród przemysłowców odżyły dawne tendencje, zboże przewożone jest po większej części przy pomocy okrętów żaglowych, a nie mechanicznych. Dwanaście statków odbyło podróż z towarami z Australji, z których osiem brało udział w regatach. Cztery z nich pochodzą z warsztatów angielskich, dwa z Bremem jeden od Burmeister & Wain z Kopenhagi, ostatni zaś, „Ponape", powstał u Bacini'ego w Genui.

Wszystkie te statki znajdują się pod flagą morską Finlandji, przyczem siedem pozostaje pod zarządem Gustawa Eriksona z Marienhaumm, a ósmy — Larsa Krogiusa z Helsingforsu.

Nazwy tych ósmiu wielkich żaglowców, zasługujących na miano „clipers", winny zostać na zawsze w pamięci marynarzy świata.

Oto one, podane według biura „Veritas" (31, rue Henri-Rochefort, Paris XVII-e), z ich zasadniczemi danemi:

Nazwa	Tonn. br. / net.	Data konstrukcji.	Warsztaty	Długość × szer. × Gł. (w stopach).
„Lawhill"	2816 / 2540	1892	Bristol	237,5×36, 2×21,3
„Melbourne"	2691 / 2552	1892	Sunderland	317,4×45, 0×25,1
„Favell"	1334 / 1220	1895	Glasgow	305,1×44, 0×24,7
„Herzogin-Cecilie"	3111 / 2692	1902	Bremen	334,8×46, 3×24,2
„Ponape"	2342 / 1914	1903	Genua	297,0×42, 5×23,2
„Archibald-Russel"	2354 / 2048	1905	Greensck	291,3×42, 9×24,0

„Plnang“	2019/1743	1905	Bremen	267,7×40, 2×24,3
„Viking“	2670/2154	1907	Kopenhaga	293,0×45, 9×23,8

To zestawienie pokazuje wyraźnie, że podczas kilku lat ostatnich żaden wielki żaglowiec nie został wypuszczony z warsztatu, i ciekawe, że w chwili budowy ostatniego z powyższych statków, których lista gubi się w pomroce czasu, wrzała praca nad konstrukcją pierwszego z okrętów mechanicznych, obdarzonych maszyną o spalaniu wewnętrznem, — okrętu „Afrika“!

W roku obecnym czteromasztowiec „Herzogin-Cecilie“, przywiózł do Europy pierwszy transport ziarna tego sezonu, w 93 dni przebywając swoją drogę i bijąc tem samem rekord „Archibald-Russel'a“, swego zwycięskiego rywala z roku 1929-go. „Viking“, który wyszedł z Port-Lincoln 5-go stycznia oraz „Olivebank“, który opuścił Melbourne w dwa dni potem, nie dały dotąd o sobie wiadomości. Co do „Archibald-Russel“, który opuścił Australję 26-go stycznia, 3 dni po wyruszeniu „Herzogin-Cecilie“, został on spotkany pod 30 58' dl. zach. Gr., 5-go kwietnia. Nowy kapitan „Herzogin-Cecilie“, Sven Erikson, lat 27, pytany o przebieg podróży po swem zwycięskiem przybyciu do Falmouth, odrzekł, że udało mu się osiągnąć Cap Horn dopiero w 42 dni, podczas gdy w czasie ostatniej swej podróży osiągnął sławny zakręt w dni 32. W okolicach Azorów statek cierpiał przez 5 dni na brak wiatru. Lecz dziennik okrętowy notuje dni, w których statek robił 360 mil (piętnaście węzłów! Co za rozkosz, na podobnym żaglowcu!...). Ładunek polegał na 4.250 tonnach zboża.

Obecnie sławny czteromasztowiec, z którego konstruktorzy niemieccy zaiste mogą być dumni, pozostaje w naprawie w dokach Barry, przygotowując się do nowych wyczynów.

Taki, opromieniony chwałą, zmierzch żaglowca jest doprawdy przedmiotem zazdrości. Stary marynarz francuski, podobnie wielu kolegom innej narodowości, ze ściśniętem sercem śledzi te ostatnie wyprawy żaglowców, wspominając długodystansowce Francji, które dzierżyły wysoko flagę trójkolorową na morzach Południowych w pierwszych latach dwudziestego wieku.

Inżynierowie marynarki francuskiej mogą jednak znaleźć pewną pociechę w tem, iż okręty mórz Północnych nie osiągnęły nigdy tej elegancji i majestatu, co wspaniały pięciomasztowiec, „Francja“, ostatni reprezentant francuskich zdolności budowniczych w dziedzinie żaglowców i równocześnie jeden z największych statków żaglowych świata.

Tadeusz Ros.

Z cyklu: Marynarze

MODLITWA

Noc w srebrnym płaszczu z pajetów lśni,
a morze szumi, przelewa się, drży,
przerzuca fala, z grzbietu na grzbiet,
okrętu kadłub gdzieś het — het —
czasem uderzy biały kwiat pian
o śliskie płyty stalowych ścian —
a morze wzdycha, mruczy i drga,
z jękiem motorów okręt wciąż gna
przed siebie...

Gwiazd rozsypanych srebro na niebie
wiąże się w mlecznej drogi desenie,
w słowa bez nazwy, miraże cienie:
smutek tajemny, marzenie, lęk —
dygot motorów i maszyn jęk
posuwa okręt przed siebie het —
z fali przerzuca grzbietu na grzbiet,
ocean mruczy modlitwę świtu...

Gdzieś tam u szczytu
masztu światło się tli —
niejedno serce w kajucie śni
sen pełen słońca, żaru i barw,
sen opętany szaleństwem barw,
sen, który rzuca pod stopy światy
i sen płomienny, jak ust szkarłaty
niecałowanych —
ust ukochanych...

A tam — o burtę wsparty łokciami.
tęskni za minionymi snami
marynarz —
wieczysty tułacz — bez swoich gwiazd
gnany tęsknotą z portów do miast,
z wysp nienazwanych, po przez równiki,
on — kwiat i zwierzę — subtelny — dziki
marynarz:
z wbitymi w burtę łokciami,
tęskni za swymi snami,
powtarza imię niezrozumiałe, nieznane,
poprzez noc jedną kochane,
w jakimś tam porcie, w jakimś tam barze—
imię — któremu dzieckiem ołtarze
stawiał i czołem bił —
a potem, w pęta nieczystych sił
porwany — porzucił dosyt, spokój i dom,
naprzekór matczynym łzom,
i pognał na morza szlaki,
jak te wędrowne, bezgniezdne ptaki,
aby spokoju nie zaznać godziny, dnia...

A morze wzdycha, mruczy, drga —
z motorów jękiem okręt gna,
czasem uderzy biały kwiat pian
o śliskie płyty stalowych ścian —
a on — o burtę wsparty łokciami —
ująwszy gorące skronie
w solą i wichrem przeżarte dłonie,
głodnemi szepce wargami
imię niezrozumiałe, nieznane,
po przez noc jedną kochane...

Na płaszczu nocy pajety lśnią,
okręt dygoce, fale się skrzą —
o burtę wsparty łokciami,
głodnemi szepce wargami
imię niezrozumiałe, nieznane,
poprzez noc jedną kochane:
Ty......

Jan Sokolicz Wroczyński

ROZWÓJ ŻEGLUGI MOTOROWEJ

Historja rozwoju żeglugi dowodzi, że rozwój ten we wszystkich kierunkach jest uzależniony od rodzaju siły, jaka bywa używana do poruszania statku. W epoce żeglugi wiosłowej statki morskie nie mogły zbytnio oddalać się od lądu: nie pozwalały na to skromne zapasy, które musiały być obliczone na znaczną ilość wioślarzy, niewielka szybkość przeciętna statku oraz jego niskie burty i nieznaczne rozmiary. Jakkolwiek statki wiosłowe w starożytności opłynęły Afrykę i dotarły z morza Śródziemnego aż po brzegi Anglji, to jednak podróżowały wzdłuż wybrzeży, aby mieć możność częstego wznawiania zapasów żywności i wody słodkiej, a także znaleźć ratunek od zatonięcia w razie niebezpiecznej burzy i awarji. Epoka żaglowa przyniosła znaczny postęp: zwiększenie wysokości burty (t. j. wytrzymałości w burzliwą pogodę), rozmiarów statku, szybkości przeciętnej i ilości zapasów przy jednoczesnem zmniejszeniu liczebności załogi. Wykorzystanie siły przyrody — wiatru, którego rzadko brak na morzu, doprowadziło do tego, że okręty dotarły do najdalszych zakątków kuli ziemskiej. Wreszcie zastosowanie maszyny i pary jako siły ruchomej statku uniezależniło żeglugę od wpływów pogody i umożliwiło wprowadzenie regularnych rejsów w z góry oznaczonych terminach. Zarówno rozmiary statków jak i ich szybkość osiągnęły na przełomie XIX i *XX* wieków wielkości, które przed tem nie zdawały się możliwe do osiągnięcia.


Olbrzymi parowiec (73.000 ton) budowany w Anglji dla Cunarda

W ostatniem dziesięcioleciu przed wojną poczęło się rozwijać zastosowanie silników spalinowych zamiast urządzeń parowych jako źródła siły ruchomej statku. Zastosowanie motorów w tej dziedzinie jest ściśle związane z wynalazkiem niemieckiego inżyniera Diesel'a. W 1893 Diesel ogłosił rezultaty swoich naukowych badań silników spalinowych i przystąpił do praktycznego urzeczywistnienia wskazań tych badań. Po kilku latach pracy cel był osiągnięty i w 1897 r. silnik był zbudowany. Próby potwierdziły przewidywania teoretyczne. Zalety nowego silnika były następujące: 1) uruchomienie następuje przez nacisk sprężonego powietrza, bez udziału kapryśnego i niepewnego zapalnika elektrycznego; 2) jako opał służy ropa naftowa — zamiast lekkich produktów destylacji ropy, lotnych i łatwopalnych, a więc mniej bezpiecznych przy przechowywaniu i użyciu; 3) opał ten jest najtańszy z płynnych materjałów opałowych.

Pierwotny silnik Diesel'a był czterotaktowy: przy pierwszym posuwie tłoka cylinder wciąga powietrze, przy drugim — powietrze to spręża się do ciśnienia 35 atmosfer i nagrzewa się przy tem do 650 stop. C.; w to sprężone powietrze wstrzykuje się rozpylona ropa pod ciśnieniem, zapala się i daje trzeci rolowy posuw; przy czwartym posuwie gazy, powstałe ze spalenia, wyciskają się z cylindra. Z czterech posuwów tłoka tylko jeden był rolowym. Udoskonalenia zmieniły silnik w ten sposób, że ropa wstrzykuje się z obu końców cylindra (po obu końcach tłoka) i z czterech posuwów dwa stały się roboczemi, t. j. silnik otrzymał dwa razy większą moc. Jednocześnie powstał typ silnika dwutaktowego, t. j. o dwu posuwach tłoka, z których jeden jest roboczym. W ostatnie lata opracowano jeszcze bardziej udoskonalony model, silnik dwutaktowy o podwójnem działaniu, t. j. każdy z dwóch posuwów tłoka jest roboczym (ropa wstrzykuje się z obu stron tłoka, jak w silniku czterotaktowym o podwójnem działaniu). Silnik ten jest coraz szerzej stosowany z doskonałym wynikiem.

Silnik Diesel'a zużywa cztery razy mniej paliwa niż parowa maszyna lub turbina tej samej mocy. Ta okoliczność pozwala czterokrotnie zwiększyć rejon pływania przy tym samym zapasie ropy. Amerykański statek motorowy „William Penn" może odbyć podróż dookoła świata nie odnawiając zapasu ropy (około 25.000 mil morskich, t. j. przeszło 46.000 klm.). Statki kursujące między Europą i Dalekim Wschodem, mogą przepływać w obie strony ze swoim zapasem ropy i zaopatrywać się w nią na Dalekim Wschodzie, gdzie jest znacznie tańsza, obniżając tym sposobem koszta eksplotacji. Niemniejszą korzyścią jest uniknięcie potrzeby kotłów parowych, które zabierają dużo miejsca, szczególnie na statkach o dużych szybkościach, zużywających znaczne ilości pary. Prócz tego kotły są kłopotliwe. wymagają troskliwej opieki i konserwacji — w przeciwnym razie grożą niebezpieczeństwem wybuchu. W określonych odstępach czasu pracy kotły wymagają zmiany wody i gruntownego czyszczenia, nie mówiąc już o tem, że utrzymanie specjalnej obsługi kotłowni — palaczy zwiększa koszty eksploatacji statku. Zbędnym również staje się zapas wody słodkiej dla kotłów. Te zalety silnika Diesel'a spowodowały rozwój żeglugi motorowej. Początkowo żywiono pewne obawy, że silniki są mniej pewne, niż maszyna lub turbina parowa, i awarja silników może częściej się zdarzać. Praktyka jednak wkrótce dowiodła, że silniki tego typu są wytrzymałe i w użyciu niezawodne.

Rozwój żeglugi motorowej zaczął się w Rosji: zakłady Nobel nabyły od Diesel'a prawo budowy silników jego systemu na Rosję już w 1897 r., bezpośrednio po udanych próbach pierwszego silnika. W 1889 r. wybudowano w Petersburgu silnik 20-konny, którego próby dały doskonałe rezultaty. Od 1903 roku rozwija się żegluga motorowa na Wołdze i morzu Kaspijskiem; wybudowano szereg motorowców-cystern, przeznaczonych do przewozu ropy, potem holowników. W ciągu pierwszych kilku lat Rosja wyprzedziła inne kraje w dziedzinie żeglugi motorowej, lecz po tych kilku latach kraje zachodnie prześcignęły Rosję, budując silniejsze motory i większe transportowce morskie. W początkach 1914 r., prawie bezpośrednio przed wybuchem wojny światowej, na zachodzie kursowały statki motorowe o mocy silników 2500 do 5000 koni mechanicznych, podczas gdy w Rosji moc instalacyj silnikowych na statku nie przewyższała 1200 koni mechanicznych. Wyporność nowych transportowców silnikowych na zachodzie wahała się od 10.000 do 15.000 ton.

Budowę dużych transportowców zapoczątkowała Danja, ukończywszy w 1911 r. motorowiec „Zeeland“, wyporności 9800 ton (4400 ton ładunku) długości 115 mtr., zaopatrzony w dwa ośmiocylindrowe czterotaktowe silniki o podwójnem działaniu mocy po 1250 koni mechanicznych. W 1914 r. pływało 297 motorów o ogólnej wyporności 234.287 ton. Wojna światowa wstrzymała rozwój morskiej żeglugi motorowej do 1920 r.

Światowy powojenny kryzys ekonomiczny wywołał spadek cen frachtu i, co za tem idzie, wzbudził dążenie do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych żeglugi, skutkiem czego od roku 1920 zaczyna się nowa fala rozwoju żeglugi motorowej. W 1921 r. liczono już 1473 motorowce o ogólnej wyporności 1.248.800 ton. Wpoczątkach 1926 r. znajdowało się w budowie w różnych krajach (wyłączając Amerykę) 186 motorów o ogólnej wyporności 1.511.905 ton i ogólnej sile 864.000 koni mechanicznych. Prym trzymała Anglja, budując 89 statków motorowych, z sumą tonażu 516.670 ton, ogólnej mocy silników 530.450 koni mechanicznych.

Od 1924 roku rozpoczyna się budowa wielkich i szybkich transportowców motorowych. Do tego czasu budowano je o tonnażu netto 10.000 do 14.000 ton, szybkości do 12 węzłów, i zaopatrywano w silniki o mocy do 3.000 koni mechanicznych, których instalowano najwyżej dwa, t. j. o łącznej mocy do 6000 koni mechanicznych. W przełomowym 1924 roku, Anglja rozpoczęła budowę większych i szybszych jednostek, zaczynając od statku pasażerskiego „Aorangy“, kursującego między Anglją i Australją. Elementy „Aorangy“ są następujące: wyporność 22.000 tonn, długość między pionami 180 mtr., szerokość 22 mtr., szybkość 18 węzłów, moc silników — 13.000 koni mechanicznych. Statek ten jest obliczony na 945 pasażerów (380 pierwszej klasy, 337 — drugiej i 228 — trzeciej). Pod względem komfortu „Aorangy“ nie ustępuje linjowcom transatlantyckim.

Następnym po „Aorangy“ był duński motorowiec „Gripsholm“, kursujący między Stockholmem i Nowym Jorkiem. Kadłub jego był wybudowany w Anglji, a silniki — w Szwecji. „Gripsholm“ ma 23000 ton wyporności, 175 mtr. długości między pionami, 22,5 mtr. szerokości, 8,8 mtr. zagłębienia (w pełnym ładunku), szybkość 17 węzłów; statek ten jest obliczony na 1.617 pasażerów i 5.000 ton ładunku frachtowego, posiada dwa silniki o łącznej mocy 13.500 koni mechanicznych, ważące 1.100 tonn. Podróż jego między Stockholmem a Nowym-Jorkiem trwa 9 dni 10 godzin.

W 1925 i 1926 r. w Anglji spuszczono dwa następne motorowce, kursujące między Anglją i Ameryką południową, „Asturias“ i „Carnarvon Castle“. Wyporność każdego z tych statków wynosi po 22.000 tonn, długości między pionami — 196 mtr., szerokości — 23,5 mtr., szybkość — 17 węzłów, miejsc pasażerskich — 1.800. Każdy statek poruszany jest dwoma silnikami mocy po 10.000 koni mechanicznych (silniki czterotaktowe o podwójnem działaniu). Prąd elektryczny do oświetlania, chłodni i t. p. dostarczają zainstalowane na każdym z tych statków 4 Diesel-dynamo po 400 KW. Wewnętrzne urządzenia pod względem komfortu nie pozostawiają nic do życzenia.

W 1926 r. Italja spuściła dwa motorowce pasażerskie, kursujące między Italją i Ameryką Południową, „Saturnia“ i „Urania“. W 1927 r. ukończono budowę większego jeszcze motorowca włoskiego „Augustus“ o wyporności 32.000 tonn, dlu gości 216 mtr., zaopatrzonego w cztery dwutaktowe silniki Diesel'a o łącznej mocy 28.000 koni mechanicznych i obliczono na 2210 pasażerów. Okazało się, że niema przeszkód ku temu, by statki motorowe zrównać pod względem wyporności i szybkości z transatlantyckiemi parowcami. Japonja buduje swoje najnowsze parowce pasażerskie wyłącznie motorowe. Frachtowce także mogą być zaopatrzone w silniki zamiast urządzeń parowych z lepszemi jeszcze wynikami: niemiecki frachtowiec motorowy „Zoppot“ liczy 22.000 tonn wyporności (15.700 tonn ładunku) i jest znacznie tańszy w eksploatacji od podobnej ładowności parowców, w czem uwydatnia się wpływ zmniejszenia kosztu paliwa i obsługi, a także oszczędności miejsca i wagi urządzeń ruchowych, dzięki czemu zyskuje się na ładowności.

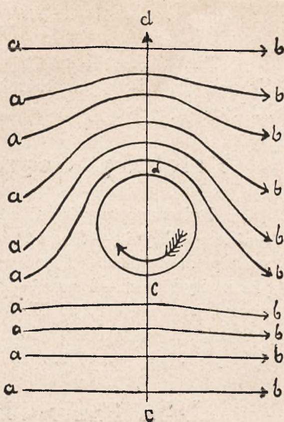
Silniki spalinowe wpłynęły decydująco na rozwój żeglugi podwodnej. Zastosowanie maszyny parowej w łodziach podwodnych jest bardzo trudne i niebezpieczne: zanurzanie jest opóźnione uprzątaniem komina, hermetycznem zamykaniem jego otworu i wykonywaniem różnych czynności, mających na celu uniknięcie wydobywania się gazów ,tworzących się w palenisku, czego nie udaje się osiągnąć całkowicie: część tych gazów przedostaje się do pomieszczeń łodzi i grozi zatruciem. Poza tem palenie pod kotłem silnie nagrzewa żelazny kadłub statku podwodnego i czyni przebywanie w nim bardzo ciężkiem, i szkodliwem dla zdrowia. Dopiero zaopatrzenie łodzi podwodnej w silniki spalinowe umożliwiło podniesienie tego rodzaju żeglugi do poziomu współczesnego. Silniki te stosowano na rozmaity opał płynny i stały: gazolinę, benzynę, naftę, ropę, parafinę (Niemcy). W ostatnie lata coraz szersze, a nawet wyłączne zastosowanie mają silniki Diesel'a, jako najoszczędniejsze i najtańsze w użyciu.

Poza wskazanemi już zaletami silników w porównaniu z urządzeniami parowemi mają one i tę wyższość, że są każdej chwili gotowe do uruchomienia i poruszania statku, a po minięciu potrzeby ruchu są w tej chwili zatrzymane. Urządzenia parowe nie mogą być każdej chwili użyte: wymagają one pewnego ciśnienia pary, na otrzymanie którego traci się conajmniej klika godzin (na dużych statkach minimalnie 8). Po zatrzymaniu statku pod kotłami jeszcze kilka godzin trzyma się ogień, by kocioł nie wystygł zbyt prędko, ponieważ szybkie nagrzewanie i ochładzanie kotła zużywa go i może zepsuć. Jest więc nieprodukcyjna praca i strata na opale zarówno przy podnoszeniu ciśnienia pary jak i przy ostudzaniu kotła.

Flota wojenna trzyma się urządzeń parowych — turbin Parsons'a, które dają znaczną siłę: współczesne dreadnought'y wymagają od mechanizmów ruchowych 100.000 — 150.000 koni mechanicznych. Przy dalszym rozwoju mocy silników możliwem jest instalowanie ich i na dużych jednostkach bojowych; tymczasem silniki są instalowane na mniejszych jednostkach pomocniczych. W czasie wojny światowej Stany Zjednoczone wybudowały 400 małych statków myśliwskich, przeznaczonych do prześladowania i niszczenia nieprzyjacielskich łodzi podwodnych. Statki te były poruszane motorami gazolinowemi i miały znacznie większy promień działania, niż w wypadku zastosowania maszyny parowej. W żegludze podwodnej, jak wspomiano wyżej ,urządzenia parowe zupełnie znikły (były swojego czasu stosowane) i zapanował silnik.

Ciekawą jest próba zastosowania połączonych sił motoru i wiatru do poruszania statku według projektu niemieckiego inżyniera Flettner'a. Próba ta jest oparta na następującem zjawisku: ciało, szybko poruszające się w powietrzu, wskutek tarcia, porywa przyległe cząsteczki powietrza i jakby ciągnie je na siebie. Jeżeli wyobrazimy sobie walec (patrz rysunek), obracający się dookoła swojej osi, to przylegające do jego powierzchni cząsteczki powietrza będą wirowały razem z nim. Przypuśćmy,

że walec ten obraca się w kierunku, wskazanym przez strzałkę, a wiatr wieje w kierunku strzałek a — b. Wówczas cząsteczki powietrza, przylegające do powierzchni walca w punkcie c spotkają takież cząsteczki, poruszające się w odwrotnym kierunku, co spowoduje zgęszczenie powietrza w tem miejscu, zwiększenie jego ciśnienia, i na walec pocznie działać siła, popychająca go w kierunku c —d. Na odwrotnej stronie walca w miejscu d cząsteczki powietrza, przylegające do powierzchni walca i poruszające się w kierunku wiatru, będą porywać cząsteczki powietrza otaczającego i zwiększać ich szybkość, pędząc w kierunku a — b; w rezultcie w miejscu d powstanie zmniejszenie ciśnienia, które będzie jakoby zasycać walec, usiłując przesunąć go w kierunku c — d. W ten sposób obie siły będą przyczyniać się do ruchu obracającego się walca, poruszając go zgodnie w kierunku c — d. Wielkość tych sił jest proporcjonalna do wysokości cylindra.



Na tej podstawie oparł Flettner swoje zamiary wprowadzenia nowego typu statku i przebudował stary żaglorwiec „Buckan“ 600 tonn wyporności, ustawiwszy na nim dwa walce pionowe, zbudowane z blachy żelaznej 12 mm. grubości. Wysokość walców wynosiła 15,6 mtr., średnica — 2,8 mtr. Każdy walec był obracany 20-konnym silnikiem. Próby wykazały, że przy bocznym wietrze, t. j. w najdogodniejszych warunkach, przy użyciu dwóch silników, każdy mocy po 20 koni mechanicznych, można otrzymać siłę ruchową do 1000 koni mechanicznych. Jest to rezultat kolosalny, lecz tylko pozornie; przy wietrze innych kierunków siła ta gwałtownie zmniejsza się, i kiedy wiatr wieje wprost w rufę lub dziób, statek już żadnej korzyści z niej nie ma.

W 1926 r. był zbudowany transportowiec rotorowy (obracające się walce Flettner nazwał rotorami) „Barbara“, długości 88,5 mtr., szerokości 13 mtr. i o zagłębieniu 5,7 mtr.; ładowności łącznie z zapasem paliwa, — 2800 tonn. Statek był śrubowy, z dwoma motorami o łącznej mocy 500 koni mechanicznych. Oprócz tego zainstalowano trzy rotory wysokości 6,5 mtr., średnicy około 4 mtr., ze stopu aluminjowego, łącznej wagi 1,4 tonny; obracały się one 140 razy na minutę, zużywając siłę 75 koni mechanicznych. Próby dały następujące wyniki, przy umiarkowanej sile wiatru: przy pracy tylko rotorów i kursie pod kątem do wiatru 105 stop. (najkorzystniejszym), szybkość statku wynosiła 5,4 węzła, pod kątem 45 stop. — 3,5 węzła; przy pracy motoru i nieruchomych rotorach — 7 węzłów; przy pracy motoru i wszystkich trzech rotorów — 9,5 węzła; przy pracy obu motorów bez rotorów — 9 węzłów, a przy obu silnikach i wszystkich rotorach — 10,5 węzła. Wyniki więc okazały się nieświetne: same rotory nadawały statkowi zbyt małą szybkość; najkorzystniejszem okazało się użycie jednego motoru głównego łącznie z rotorami, ponieważ w tym wypadku rotory zwiększyły szybkość z 7 do 9,5 węzłów. Różnica w szybkości i oszczędności paliwa nie okazała się dostateczna, by usprawiedliwić budowę statków tego typu. Może dalsze badania i udoskonalenia dadzą lepsze wyniki, co jest zresztą wątpliwe ze względu na większą niż żagli zależność rotorów od wiatru: zwykły żaglowiec lepiej wykorzystuje nawet mniej pomyślny wiatr i osiąga większą szybkość. Nadzieja na zastąpienie żagla przez rotory zawiodła.

Rozwój żeglugi motorowej nie oznacza jeszcze natychmiastowego poniechania żeglugi parowej. Jeszcze w starożytności żagiel i wiosło współżyły, a przejście do żagla jako głównej siły ruchowej nie odrazu wyparło wiosła: ostateczne zaniechanie statków wiosłowych miało miejsce dopiero w drugiej połowie XVIII wieku, kiedy Francja zlikwidowała brygady obrony wybrzeża, składające się z galer. Żagiel i w nasze czasy ma jeszcze zastosowanie tam, gdzie nie zależy na czasie, a pożądane są najniższe koszta eksploatacyjne.

Kpt. I. Ren.



Wieści z wybrzeża

Uruchomienie chłodni

W pierwszej połowie stycznia b. r. została przeprowadzona próba i przyjęcie nowowybudowanej chłodni rybnej w Gdyni. — Odbyły się próby chłodzenia, zamrażania, wyrobu lodu i tłuczenia lodu w specjalnych młynkach. Próby wypadły zadawalająco i chłodnia zaczęła już działać.

Narazie chłodnia będzie administrowana przez Urząd Rybacki, dopóki ostatecznie nie utworzy się specjalna spółka prywatna dla eksploatacji chłodni i hali rybnej w Gdyni.

Praca „P. P. Żegluga Polska“.

W dniu 6 stycznia b. r. minęło 5 lat od poświęcenia pierwszego statku „Żeglugi Polskiej“. Statkiem tym był s.s. „Wilno“.

Od następnego dnia (7.I. 27 r.) zaczęła się praca pierwszych statków przedsiębiorstwa.

Obecnie „Żegluga“ posiada 10 statków towarowych, 2 towarowo-pasażerskie i pięć pasażerskich. — „Żegluga Polska“ przyjęła również znaczny udział w organizowaniu Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego, (posiadającego obecnie 4 statki i 2 w budowie), Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego oraz rozwinęła Polską Agencję Morską.

W grudniu ub. roku statki „Żeglugi Polskiej" odbyły 21 podróży, przewożąc ogółem 40,572 ton towarów, a w tem w wywozie z Polski 20,784 ton węgla, 5.391 ton cukru, 3.018 ton drzewa, 1.260 ton szyn i 820 ton drobnicy; w przywozie do Polski 1.077 ton tomasyny i 728 ton drobnicy oraz w przewozie między portami zagranicznemi 4.694 ton koksu i 2.800 ton rudy.

Za frachty zainkasowano w tym czasie ogółem 13.130 funtów sterlingów.

Obrót towarów w r. 1931

Wspaniały rozwój Gdyni w ciągu ubiegłego roku wysunął nasz port na czołowe miejsce pośród portów na Bałtyku. Pod względem ruchu statków i obrotu towarowego zajmuje on czwarte miejsce na Bałtyku przed Sztokholmem, Kopenhagą i Gdańskiem.

W ubiegłym roku obrót towarowy Gdyni wyraził się cyfrą 5.300.333 ton, wobec 3.624.464 ton w 1930 r. i 2.492.858 ton w 1929 r., w czem na przywóz przypada 558.560 ton, na wywóz 4.741.463 ton.

Łącznie z Gdańskiem obrót towarowy naszych portów wyniesie około 15 miljonów ton, czyli stanowić będzie około 60% ogólnego naszego handlu zagranicznego.

Połowy ryb

Połowy ryb morskich w roku ubiegłym wyniosły ogółem 5.914 ton, a zatem ilościowo podniosły się bardzo wysoko i stanowią najwyższą cyfrę od 1920 r., natomiast wartość połowów z powodu ogólnego spadku cen nie dosięga nawet średnich cyfr z ostatnich kilku lat.

Zdobycz poszczególnych gatunków oraz ich wartość wyniosła: szproty 4.087 ton, wartości 416.770 zł., flondry 916,5 ton -- wartości 592.300 zł., śledzie 184,6 ton, wartości 445.500 zł., węgorze 167.9 ton — wartości 413.300 zł., dorsze 164,6 ton — wartości 119.800 zł., słodkowodne 86.5 ton — wartości 130.540 zł., i inne 66 ton — wartości 88.000 zł.

W stosunku do 1930 r. poza szprotami, których połów wzrósł trzykrotnie, wzrosły połowy dorszów, łososi i węgorzy, natomiast zmniejszyła się nieco zdobycz flonder i ryb słodkowodnych.

Targi owoców w Gdyni

Grupa zorganizowanych kapitalistów projektuje urządzenie w Gdyni wielkich międzynarodowych targów owocowych.

Eksploatacja nowej linji

W związku z uruchomieniem nowej linji okrętowej Gdynia—Rotterdam, PP. „Żegluga Polska" nawiązało stosunki z importerami i armatorami holenderskimi i rozpoczęła pertraktacje w sprawie skoncentrowania w Rotterdamie, wszystkich ładunków owoców i towarów kolonjalnych przeznaczonych dla Polski.

Współpraca między armatorami holenderskimi a polskimi polegać ma na tem, że z krajów południowych do Rotterdamu przewoziłyby owoce południowe statki holenderskie, a z Rotterdamu do Gdyni statki polskie.

Stosunki z Brazylją

Przy końcu grudnia ub. r. wyjechał z Rio de Jeneiro do Gdyni statek brazylijski „Joazeiro", należący do towarzystwa okrętowego „Lloyd Brazylijski", które ma zamiar zorganizować stałą linję transoceaniczną między portami brazylijskiemi i portami polskimi.

Nowy sezon połowu śledzi

Nowy sezon połowu śledzi na Morzu Północnem rozpocznie się z wiosną.

W połowach weźmie udział około 50 rybaków polskich, którzy już teraz przygotowywują do wyprawy odpowiedni tabor.

Nowa fabryka bekonów

Firma Vagu Lamhold wybudowała w Kościerzynie na Kaszubach wielką „Pomorską Fabrykę Bekonów". Koszta budowy wynoszą około 500.000 zł.

Telefony Gdynia—Skandynawja

Dokonano w Gdyni otwarcia bezpośredniej linji telefonicznej Gdynia — Słupsk w Pomeranji. Dotychczasowe rozmowy zagraniczne Gdyni prowadzone były drogą okrężną przez Bydgoszcz—Poznań—Berlin. Obecnie rozmowy telefoniczne, szczególniej ze Skandynawją będą mogły być przeprowadzone o wiele szybciej, przyczem nośność głosu będzie poważnie wzmocniona.

Izba Przem. Handl. w Gdyni

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że począwszy od dnia 10-go ub. m. biuro Izby przeniesione jest z Grudziądza do Gdyni.

Przegląd prasy zagranicznej

Z racji ogłoszenia danych o rekordowym obrocie towarowym w porcie gdyńskim w roku 1931 *„Lokal Anzeiger"* ubolewa, że Gdańsk rzekomo „największy port niemiecki" na Bałtyku został przez Gdynię prześcignięty. — „Wydaje się nawet — pisze dziennik — że rozwój komunikacji odbywać się będzie również dalej na korzyść Gdyni, gdyż w budżecie Polski na rok 1931/32 przewidziana jest znowu kwota 5,7 miljonów złotych subwencji dla portów i komunikacji okrętowej".

„Izwiestja" zamieszczają artykuł p. t. „Manewry na Oceanie Spokojnym", w którym zastanawiają się nad zapowiedzianemi na luty i marzec b. r. wielkiemi manewrami amerykańskiej floty wojennej. — Zdaniem organu sowieckiego, fakt, że Stany Zjednoczone koncentrują swe siły morskie, a częściowo nawet lądowe i powietrzne w tym rejonie Oceanu Spokojnego, który przez fachowców uważany jest za ewentualne miejsce przyszłej wojny, nie jest bez głębszego znaczenia.

Artykuł kończy się słowami: „Istotne znaczenie tego „spaceru" floty amerykańskiej nie jest tajemnicą dla Japonji. Jakiemi zaś argumentami odpowie ta ostatnia, okaże najbliższa przyszłość".

„Matin" donosi, że wiceadmirał Bertheloh zamianowany został naczelnym dowódcą floty francuskiej na Dalekim Wschodzie.

„Berliner Tageblatt" omawiając sprawę rybołówstwa morskiego niemieckiego donosi, że towarzystwo parowców rybackich w Bremie i w Wezermunde postanowiło znowu uruchomić 25% niemieckich parowców rybackich, które ubiegłej jesieni wycofane były z obrotu. Sześć tych parowców już opuściło porty, a pełne uruchomienie parowców nastąpić ma w najbliższym czasie. Uruchomiona w ten sposób jedna trzecia część niemieckiej floty rybackiej, pozwoliłaby na zatrudnienie wielkiej ilości marynarzy.

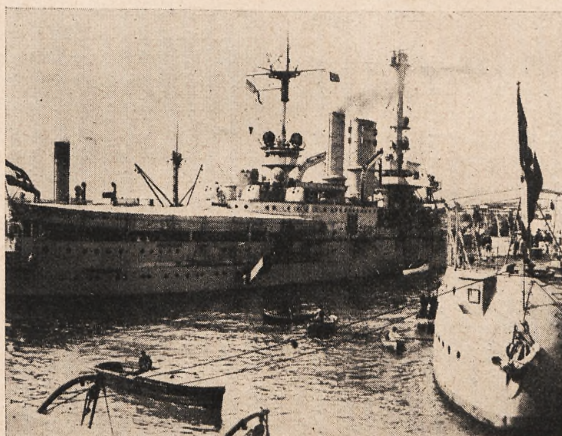
W sprawozdaniu z senackiej komisji dla spraw marynarki — *„New York Herald"* — podaje, że kontradmirał Bristol, szef rady morskiej oświadczył iż marynarka Stanów Zjednoczonych nie posiada charakteru nawskroś nowoczesnego i pozostaje w tyle za marynarką innych krajów, posiadających równorzędne siły morskie.

Na tem samem posiedzeniu dowódca operacji morskiej admirał Pratt — przemówieniem swem zalecał budowę nowych jednostek morskich aż do granic przewidzianych w londyńskim traktacie morskim.

TENDENCJE ROZBROJENIOWE WIELKIEJ BRYTAŃJI

Kwestja ograniczenia zbrojeń na morzu już od szeregu lat zajmuje poważnie uwagę głównych mocarstw morskich w Europie, Ameryce i Azji. Dookoła tej sprawy wytwarza się od trzech lat prawie, niepokojąca atmosfera nieufności.

Zagadnienie możnaby właściwie sprowadzić do targów o parytet między trzema największemi mocarstwami na morzu: Wielką Brytanją, Stanami Zjednoczonymi i Japonją, a dalej — Francją i Italją. Nie takie dawne czasy były, w których Wielka Brytanja mogła utrzymywać się przy zasadzie: „two powers standart" (czyli stosunku: 2:1 wobec najsilniejszego państwa morskiego). Po wojnie, Stany Zjednoczone wysunęły się znacznie naprzód, jako mocarstwo morskie, równorzędne Wielkiej Brytanji. Do nowego, równego stosunku sił z Imperjum Brytyjskiem, musiało przyjść z dwóch powodów: Wielka Brytanja straciła więcej w wojnie, zarówno w ludziach jak materjałach i z liczebności jednostek bojowych swej olbrzymiej flotyli. Wskutek znacznych strat materjalnych i trudności gospodarczych, które zjawiały się z coraz większą ostrością, zarówno w państwie brytyjskiem, jak w całej pozostałej Europie, Imperjum Brytyjskie musiało zrezygnować z hegemonji na morzach i — z wrodzonym sobie zmysłem rzeczywistości, przeszło do zasady o stopień niżej: „one power standard" (parytetu z najsilniejszem państwem morskiem).



Wojenne okręty niemieckie w porcie Palermo.

Mówiąc o tych zagadnieniach polityki morskiej Wielkiej Brytanji, należy pamiętać o wyjątkowym charakterze geograficznym Imperjum Brytyjskiego, rozrzuconego po całym globie ziemskim, siłą faktu zmuszonego stać na straży bezpieczeństwa i swobody swych dróg morskich. Przy zasadzie „one power standard", Wielka Brytanja musi zabiegać o taki układ sił w koncercie światowym, w którym równowaga byłaby najmniej narażona na podważenie. Z punktu widzenia brytyjskiego, równowaga istnieje wówczas, gdy niema obaw o zagrażające interesom morskim Wielkiej Brytanji aljanse lub przerost zbrojeń, wyłamujący się z ram parytetowych. Z kolei, obawa przerostu może istnieć zawsze tam gdzie wzrost zbrojeń jest możliwy.

Jeszcze do niedawna mocarstwa morskie kroczyły po niebezpiecznej drodze wyścigu zbrojeń na lądzie, morzu i w powietrzu. Oczywiście, dopóki w tym wyścigu Wielka Brytanja mogła brać udział z powodzeniem, problem zbrojeń morskich nie miał tej ostrości z punktu widzenia angielskiego. Wszelako ostatnie lata gospodarcze przyniosły wiele rozczarowań i ciężkich chwil, również państwu brytyjskiemu. Rok 1926 zapisał się dramatyczną datą, majowego strajku powszechnego, który wprawdzie trwał tylko kilka dni, ale sprowadził częściowy lub całkowity, ciągnący się przez długich 8 miesięcy strajk w górnictwie węglowem. Mniej więcej od roku tego, chwieje się lub przeżywa silniejsze wahania, równowaga gospodarcza Anglji i krajów z nią związanych.

Naturalnem jest i zgodnem z „common sense'm", że państwo brytyjskie dąży coraz wyraźniej do wycofania się z drogi wyścigu zbrojeń i występuje coraz wyraźniej z inicjatywą zaniechania, również przez inne mocarstwa, polityki rujnującego współzawodnictwa na tem polu.

Ponieważ pod tym względem zaczęła wytwarzać się sytuacja niejasna, biorąca początek z uczucia podejrzliwości wzajemnej, przeto Wielka Brytanja, występująca przedewszystkiem w interesie własnym, jak należy mniemać, zbieżnym z interesami pokoju powszechnego, musiała pierwsza przełamać lody nieufności i dać „dobry przykład".

Pierwszy gest w kierunku ograniczenia i zmniejszenia swych zbrojeń, uczyniła Wielka Brytanja z własnej woli, na krótko przed głośną, Międzynarodową Konferencją Morską w Londynie, w roku 1929. Z takim samym gestem, w tym samym czasie, wystąpiły Stany Zjednoczone. Tak wyglądała demonstracja „dobrej woli" dwóch największych potęg morskich świata. Najsilniejszym argumentem Konferencji Londyńskiej, było przedstawienie rujnujących skutków dalszych zbrojeń dla gospodarstwa ekonomicznego świata. Istotnie, celowość wyścigu zbrojeń została wówczas poważnie zachwiana, nie zdołano jednak rozproszyć uczuć tajonej nieufności. Uczesnicy Konferencji rozjechali się nibyto z programem nastawionym na zmysł praktyczny i ducha pokojowego, ale bez głębszej wiary w „oczyszczenie atmosfery".

Poczyniono wprawdzie poważniejsze skreślenia z programów już poprzednio przyjętych, rozbudowy flot morskich, ale i te oszczędności okazały się zapewne zbyt nikłe, a ciężary w budżetach państw, na wykonywanie okrojonego programu morskiego, zbyt wielkie, skoro presja rozbrojeniowa nie ustała, a na miesiąc luty r. 1932 postanowiono zwołać Międzynarodową Konferencję Rozbrojeniową do Genewy.

Narodowy gabinet brytyjski przygotowuje się do tej Konferencji bardzo poważnie, już od pewnego czasu. Dość powiedzieć, że rozważa obecnie projekt zawieszenia czasowego całego brytyjskiego programu morskiego, czyniąc wyjątek jedynie dla łodzi podwodnych. Rząd wyłonił nawet specjalną w tym celu podkomisję.

Jeśli projekt wstrzymania wykonywania programu budowy nowych okrętów wojennych zostanie przyjęty, to będzie oznaczał niewątpliwie posunięcie taktyczne rządu brytyjskiego wobec Konferencji Genewskiej, dobrze obmyślone. Z tego, co podaje prasa angielska, zrozumieć można, że zawieszenie czasowe programu morskiego na rok 1932, może się stać zarządzeniem zupełnie trwałem, t. zn. — może być zupełnem skreśleniem programu rozbudowy, o ile Konferencja Genewska da wyniki zadowalające. W każdym razie, w Anglji oczekują, że projekt rządu brytyjskiego da delegacji brytyjskiej w Genewie silne atuty. Państwa europejskie mogą się znaleźć w kłopotliwej sytuacji, przynajmniej niektóre z tych państw.

Postanowienie rządu wstrzymania wykonywania programu morskiego, tyczyłyby się planu rozbudowy, przyjętego w budżecie marcowym marynarki, przedstawionym jeszcze przez ówczesnego Pierwszego Lorda Admiralicji, p. Alexandra.

Lord Admiralicji powiedział wówczas o tych redukcjach:

„Gdyby Konferencja Rozbrojeniowa przyczyniła się do dalszych skreśleń w zredukowanym programie zbrojeń, rząd wówczas miałby możność poczynienia nowych zmian, zamian lub skreślenia niektórych pozycji".

Angielska opinja publiczna uważa ogłoszenie decyzji rządu o zawierzeniu wykonywania planu morskiego przed zebraniem się Konferencji Rozbrojeniowej, za bardzo pożądane, jeśli chodzi o efekt moralny, a także i z tego względu, że postanowienia Konferencji mogą spowodować zmiany w przyjętym planie, lepiej więc byłoby wstrzymać się z wykonywaniem go.

Jakkolwiek Admiralicja Angielska niechętnie słyszy o dalszych skreśleniach w programie morskim, ze względu na sytuację międzynarodową, to jednak jest całkowicie przygotowana do ewentualności tego rodzaju, pocieszając się nadzieją, że w układzie stosunków nastąpią zmiany na lepsze.

Konkretyzując, powiedzieć należy, że jeśli w okrojonym już programie morskim Wielkiej Brytanji dopuszczone zostaną dalsze skreślenia, to dotkną one około 20 jednostek wojennych, których budowa rozpoczełaby się w razie przeciwnym już w lutym roku 1932.

Ewentualnym skreśleniom podległyby następujące jednostki wojenne:

dwa krążowniki pancerne klasy „Leader", każdy po 7.000 ton, z uzbrojeniem artyleryjskiem, składającem się: z 8 dział 6-calowych; 10 dział mniejszych, 6 wylotów torpedowych — każdy i przy szybkości 32 węzłów;

krążownik pancerny nowego typu, o pojemności 5.000 ton, z uzbrojeniem artyleryjskiem 6-calowem;

leader flotyli, 8 torpedowców, 4 szalupy, kanonierka i 2 okręty pomocnicze.

Jeden z tych krążowników mają budować stocznie w Chatham, inny — w Portsmouth, a jeszcze inny w Tyne. Szalupy budować ma stocznia w Devonport, a leadera flotyli — stocznia w Portsmouth. Reszta z pośród wyliczonych jednostek, ma być powierzona stoczniom prywatnym.

W Anglji sądzą, że projekt gabinetu oddziałania na uczestników Genewskiej Konferencji Rozbrojeniowj przez zawieszenie wykonywania planu morskiego, będzie miał działanie dodatnie nietylko moralne — skarbowi państwa oszczędzić ma bowiem kilka miljonów funtów szterlingów, w wydatkach w budżecie na rok 1932/33. Stanowisko gabinetu w tej ważnej sprawie popiera, podobno nawet gorąco, Mr. Neville Chamberlain, kanclerz skarbu w młodym rządzie narodowym. Zresztą, czuwający nad równowagą budżetu państwa, kanclerz domaga się skreśleń w wydatkach Admiralicji i Ministerjum Wojny.

Takie są istotne przyczyny nastrojów pokojowych w Europie zachodniej, usiłującej przedewszystkiem wybrnąć ze ślepego zaułka kryzysu gospodarczego. Na Konferencji Genewskiej Polska również zabierze głos w sprawach zbrojeń i kryzysu gospodarczego.

ZYGMUNT CITHURUS.

Torpedowce do wożenia bananów

Urząd marynarki St. Zjednoczonych sprzedał pewnemu towarzystwu handlu owocami trzy torpedowce, które w okresie Wielkiej Wojny niszczyły z powodzeniem niemieckie łodzie podwodne, grasujące na Antlantyku. Firma owocowa przystosowała torpedowce dla przewozu bananów do Kanady i północnych portów St. Zjednoczonych.

Przejście wojowniczych ongiś statków, na „służbę owocową", świadczy pięknie o pokojowych nastrojach Ameryki.

Spadek przewozu podróżnych przez Atlantyk

Według obliczeń, spadek przewozu podróżnych na Atlantyku północnym w ciągu 11 miesięcy 1931 r. spowodował stratę dochodów, wynoszącą 10 milj. funtów angielskich.

Szczególnie silny spadek przewozów daje się odczuwać w klasie trzeciej (z 216.000 do 86.000) ze względu na obostrzenia immigracji do Stanów Zjednoczonych i Kanady.

Udział towarzystw okrętowych kontynentu europejskiego w przewozie osób spadł z 232.000 do 150.000, brytyjskich z 271.000 do 132.000 i skandynawskich z 86.000 do 18.000.

Anglik pionierem przemysłu okrętowego w Japońji

Japonja liczy w szeregach swych pracowników niejednego cudzoziemca, który położył zasługi w rozwoju licznych nowopowstałych tu dziedzin. Jednym z tych synów Zachodu, pozostających w służbie kraju Wiśni, był zmarły E. H. Hunter z Kobe.

Hunter, urodzony w Irlandji w roku 1843-cim, przybył do Japonji w 1865-tym. Mimo, że przedmiotem jego specjalnych zainteresowań był międzynarodowy handel w Yokohamie, był on dość bystry, by obserwować ogólne warunki Japonji. W rozważaniach swoich doszedł do przekonania, iż Kobe mogłoby przeistoczyć się w najznaczniejszy port na Wschodzie z racji swego centralnego w Japonji położenia.

To też wkrótce po otwarciu Kobe dekretem rządowym dla handlu cudzoziemskiego Hunter przeniósł się tam z kilku towarzyszami, zajmując znaczne stanowisko w przedsiębiorstwie budowlanem okrętowem, założonem przez anglika, p. Kirby. Tu Hunter okazał ogromne zdolności, pełniąc nadzór przy konstrukcji pierwszego parowca, zbudowanego w Japonji na skutek zamówienia księcia prowincji Higo.

Jednakże Hunter nie poprzestał na tym zaszczytnym debjucie, pragnąc działać na własną rękę. Wkrótce dał początek koncernowi handlu zagranicznego, źródłu, skąd powstało obecne towarzystwo Hunter & Co., zainteresowane w handlu międzynarodowym, jako jeden z największych domów handlowych w Japonji.

Ambicje inicjatora obejmowały szerokie horyzonty Będąc świadomym, iż Japonja zbliża się do Anglji z racji swego wyspiarskiego położenia, a także przeczuwając, że rozwój przemysłu okrętowego ma tu szerokie pole i zadania, założył on w roku 1879-tym Osaka Tekkosho, czyli Warsztaty Żelazne, w Osaka, u brzegów rzeki Ajikawa, gdzie zaczęto budowę okrętów oraz fabrykację wszelkiego rodzaju maszyn.

Jego ogromna bystrość i osobisty energiczny zarząd, sprawiły, że to nowe przedsięwzięcie budownictwa okrętowego stało się znakomitym bodźcem dla rozwoju okrętowego przemysłu. Wiele ulepszeń i zmian korzystnych zostało wprowadzonych od czasu, gdy Hunter oddał zarząd synowi swemu, Ryutaro, obecnemu prezesowi towarzystwa Hunter & Co. w Osaka, i nowa placówka przemysłowa stała się jednym z trzech najznaczniejszych centrów budownictwa okrętowego kraju.

W marcu 1914-go roku przedsiębiorstwo zostało przekazane Kabushiki Kaisha Osaka Tekkosho (Warsztaty Żelazne, Osaka, sp. z ogr. odp.), gdyż raptowny rozwój przemysłowy i zwiększone zapotrzebowania kraju nie pozwalały na stałą egzystencję indywidualnego koncernu.

Zasługi Hunter'a ojca nie ograniczyły się do budownictwa okrętowego — lotny jego umysł kierował się też ku innym zakresom przemysłowego i handlowego życia kraju. Był on tym, który odznaczył się w przemyśle ryżowym i mącznym. Czynił również niezmierne wysiłki dla poparcia handlu angielsko-japońskiego, eksportując z Japonji w pierwszym rzędzie tytoń i inne produkty.

Nie koniec na tem. Hunter przyczynił się znacznie do przekonania obcych mocarstw o konieczności rewizji traktatów, krępujących całe życie Japonji. W początkach ery Meiji, gdy sprawa ta była aktualną. Hunter przeciwstawił się ogólnemu prądowi, domagającemu się pozostawienia dotychczasowego status quo.

Nie będzie przesady w twierdzeniu, że za jego to głównie sprawą rezydenci zagraniczni w Kobe wysłali do swych rządów rezolucje, ujmując się za rewizją.

Powszechną jest także opinja, iż nie mniejszą jest zasługa Hunter'a w zawarciu Przymierza Anglo-Japońskiego i w zacieśnieniu się węzłów przyjaźni pomiędzy obu krajami. Hunter został przez cesarza przedstawiony do odznaczenia V-tej klasy za swój współudział w pracy nad rozwojem dobrobytu kraju.

Hunter poślubił japonkę i pozostawił trzech synów i córkę.

Najstarszy syn, Ryutaro Hunter, jest właścicielem Hanta Shoten (Stowarzyszenie Hunter'a) oraz członkiem przedstawicielem Gomei Kaisha Hanta Shokai (Towarzystwo Hunter'a Połączonych Kapitałów). Związany jest on również z licznemi przedsiębiorstwami w Osaka i Kobe, będąc na stanowisku dyrektora i rewizora tak wielkich korporacyj, jak Osaka Shosen Kaisha oraz Towarzystwo Ubezpieczeń Morskmich i Pożarowych w Osaka, sp. z ogr. odp.

Po ukończeniu Wyższej Szkoły Handlowej w Kobe, Ryutaro Hunter studjował w Niemczech, a następnie w wyniku studjów na Uniwersytecie w Glasgow otrzymał stopień inżyniera.

Hanta Shoten ma swą siedzibę w Osaka (ściśle: Osaka, Kawaguchi-cho, Nishi-ku). Interesy towarzystwa obejmują ogromną ilość pozycyj, a głównemi produktami są: maszyny, przybory, narzędzia; akcesorja kolejowe, okrętowe, do kopalń, przędzalniane, elektryczne, wodne, mechaniczne i budowlane; — pozatem są towary, jak: cedr, cyprys, sosna, tykwa, farby, surowa bawełna, maty, produkty rolnicze, sztuczne nawozy, wyroby pończosznicze i t. d.

Z tego maszyny, przybory okrętowe, farby i surowa bawełna mieszczą się w pozycjach importowych, podczas gdy towarzystwo eksportuje produkty rolnicze, nawozy sztuczne, wyroby pończosznicze i maty do rozmaitych centrów świata. Dość powiedzieć, że interesy, prowadzone przez towarzystwo, dochodzą rocznie do zawrotnej sumy 10.000.000 Yen.

Towarzystwo Hunetr'a ma oddziały w Harimacho, Kobe, Tokyo, Yokosuka, Kure, Moji, Nagoya, Sasebo, Keijo Dairen, New York'u, Berlinie i w Londynie, Nr. 68 Victoria Street; — posiada przedstawicieli w Dairen, Keijo, New York'u, Berlinie, Sasebo i Maizuru.

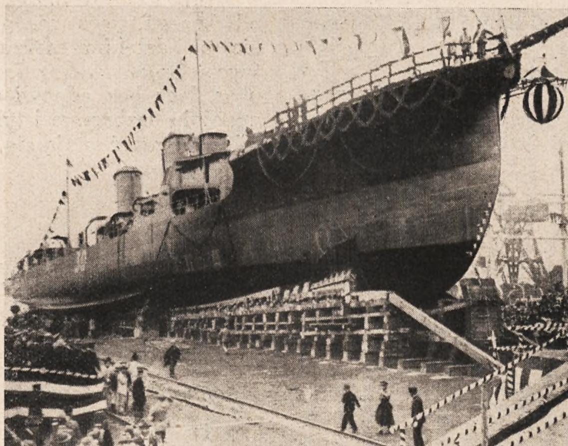
E. R. HENNIG
Komandor mar. woj. St. Zj.

WŁADANIE MORZEM 3)

*spolszczył **W. Abramowski, płk. inż.***

Z powyższego widzimy, że marynarka, która chce utrzymać władzę na morzu powinna być zaopatrzona w dużą ilość linjowych okrętów o największej zdolności natarcia, z czego wynika, że Stany Zjednoczone nie mogą redukować swych sił morskich, bez jednoczesnej redukcji tych sił przez inne mocarstwa, szczególnie zaś sił podwodnych i lotniczych przez mocarstwa, posiadające wielkie bazy morskie.

Powszechnie też znana jest prawda, że zasadnicze podstawy morskiej strategji i taktyki nie podlegają ewolucji. Celem pierwszej, krótko mówiąc, jest ustalenie pewnej przewagi w ludziach i materjałach nad jakąś najbardziej żywotną częścią nieprzyjacielskich sił.



Poświęcenie nowego japońskiego okrętu w Tokio

Od dni, w których Grecy ważyli losy bitew morskich na swoich drewnianych, poruszanych wiosłami statkach, napastując nieprzyjaciela na pokładzie — do naszych dni, kiedy okręty wojenne wstępują w bój na odległościach do 15-u mil, — te same podstawy stretagiczne i taktyczne kierują rozkazami największych wodzów flot.

Temistokles pod Salaminą, nacierający na Persów w wąskiej cieśninie, w nadziei, że tylko jego ciężkie okręty będą mogły tu działać, Nelson pod Trafalgarem, przełamujący linję Francuzów i Hiszpanów dla izolacji i zniszczenia części nieprzyjacielskich okrętów przedtem, niż reszta marynarki przepłynęłaby im na pomoc i Niemcy, usiłujący zniszczyć angielskie krążowniki przedtem, niż „Wielka Flota" mogła im pomódz, — są to przykłady zdrowej i głęboko przemyślanej taktyki morskiej, osnutej na stałych i niezmiennych w ciągu tysiąca lat strategicznych podstawach.

Wszelkiego rodzaju nowe pomysły techniczne wpływają tylko na sposoby współczesnego zastosowania zasad taktycznych, lecz w niczem tych zasad nie zmieniają. Proch bezdymny wywołał konieczność walki z bliskich odległości.

Trudności manewrowania okrętami żaglowemi polegały na tem, że stan pogody (pozycja nawietrzna) był przedmiotem taktycznej przewagi. Para i gwint zmieniły to, lecz uzależniły statki od zaopatrzenia je w paliwo. Walka „Monitora" z „Merriarac'iem" wskazała nietyle na konieczność zastosowania do okrętów pancerzy ile na niezbędność zachowania dział szybkostrzelnych w wieżach pancernych. Dalekonośne działa pozwalały na rozpoczęcie walki, z niezrównanie dalszych odległości, niż to było przedtem. W czasach Nelsona walczono bort o bort, sięgając prawie rękoma nieprzyjaciela; w wojnie hiszpańsko—amerykańskiej walczono już na odległościach do 3000 yardów; w rosyjsko-japońskiej wojnie — na odległościach 4000 — 6000 yardów i w wojnie wszechświatowej 12000 — 18000 yardów.

W dobie obecnej lotnicy korygują ogień artylerji morskiej i przekazują korekty przez radjo na okręt. Oficer — obserwator, w kabinie okrętowej, na wysokości linji wodnej, oblicza odległości artyleryjskie, podając je lotnikowi i otrzymując odpowiedź w ciągu 7-iu sekund.

WSPÓŁCZESNA BITWA MORSKA

W wojnie morskiej, kiedy nieprzyjaciel w ten, czy inny sposób ustalił swe położenie na morzu, to przez kierunek swego posunięcia się, dyspozycje i rozkazy nadawane głównym siłom, wykonuje to, co się zwykle nazywa „wywiadem strategicznym". Kiedy nieprzyjaciel wchodzi już w sferę naszego ognia artyleryjskiego, wywiadowcy informują dowódcę floty o ogólnym sposobie i miejscu ustawienia się floty nieprzyjacielskiej, o wielkości i stanie jej, a też o miejscu znajdowania się jej głównych sił.

Na podstawie tych danych, dowódca floty wydaje odpowiednie zarządzenia, w celu natarcia na główne siły nieprzyjacielskie. W wywiadzie taktycznym dla współczesnego dowództwa największą wagę posiadają samoloty i nurkowce, które, mając możność skrytego podejścia nieprzyjaciela, zbierają

prawie bez ryzyka wszelkie potrzebne informacje. Silne i szybkie krążowniki mogą nawet przerwać linje nieprzyjacielskie, aby tylko dostać konieczne dla nas wiadomości. Przykładem mogą służyć Japończycy, krążowniki które, rankiem w dzień bitwy pod Cuszyną, zetknęły się z okrętami rosyjskiemi i złożyły admirałowi Togo najwszechstronniejsze dane o składzie rosyjskiej eskadry, jej kursie, szybkości, zaopatrzeniu i o wszystkiem, niezbędnem dla szczegółowego opracowania planu bitwy.

Największą sztuką wojenną jest właśnie umiejętność pozyskania potrzebnych o nieprzyjacielu informacyj i następnie działanie na podstawie tych informacyj. Lecz gromadząc informacje o nieprzyjacielu, dowódca floty stara się jednocześnie o niedopuszczenie nieprzyjaciela do spenetrowania swoich własnych sił, co też uskutecznia najczęściej za pomocą natarcia swych niszczycieli i krążowników. Natarcie to ma na celu odrzucenie wywiadowczych sil nieprzyjacielskich, przedtem niż one dosięgną naszych sił głównych, co mogłoby zmniejszyć szanse skrytości naszego natarcia. Wokół głównych sił wystawia się zwykle „linję obronną" z lekkich okrętów dla ostrzeżenia o przybliżeniu nieprzyjaciela i uprzedzenia sił głównych przed nieoczekiwaną dla nich napaścią. Siły główne są niezwłocznie i bezpośrednio otaczane jeszcze drugą linją, t. zw. „zasłoną obronną", głównym celem której jest obrona przed raptownem natarciem na centrum, spowodowanem zwykle nadzwyczajną siłą nieprzyjaciela, lub szybkością i małą widocznością jego okrętów, pozwalających mu skryte przedarcie się przez zewnętrzną linję; pozatem zasłona obronna służy do obrony przed natarciem łodzi podwodnych. W ten sposób obydwie powyższe linje służą do zachowania sił głównych i przygotowania ich do ostatecznej misji: z n i s z c z e n i a n i e p r z y j a c i e l s k i e j l i n j i b o j o w e j. Dowódca floty ustawia ciężkie okręty w jeden z szyków, zasłaniając je przed wzrokiem nieprzyjaciela i czyni wszelkie starania do przerwania nieprzyjacielskiej linji obronnej.

Z chwilą dostarczenia przez znajdujące się na odległości kilkuset mil nurkowce i lotników, ostatnich informacyj, dowódca floty zarządza dla swych jednostek szyk przygotowawczy, który pozwalałby ześrodkować na głównych siłach nieprzyjacielskich największą ilość ognia. Kurs jednostek może być zmieniony zależnie od celu, który stawia sobie na początku dowódca floty. Zebrane wiadomości, razem z dyspozycją działania rozsyła się do wszystkich dowódców oddziałów. Rozpoczyna się koncentracja niszczycieli w grupy do natarcia i krążowników do obrony i podtrzymania grup.

Nurkowce ześrodkowują się na czele przypuszczalnego kursu nieprzyjacielskiej floty. Z powodu wymagania największej intensywności ognia działowego — linja bojowa znacznie się rozszerza, obserwacja ustala z radjem sposób przekazywania wiadomości o miejscach podania rozpoznawczych salw, co się czyni zapomocą kontroli lotniczej, natomiast wiadomości o działaniu bomb i torped rozsyłane są przez posłańców. Natarcie rozpoczyna się z chwilą, gdy salwy wielkich kalibrów zaczynają dosięgać bojowej linji nieprzyjaciela, przyczem wszystkie skoordynowane poszczególne czynniki dążą tylko do jednego i najgłówniejszego celu, — c e l u c a ł k o w i t e g o z n i s z c z e n i a f l o t y n i e p r z y j a c i e l s k i e j.

To jest krótki i najbardziej ogólny opis bojowych operacyj większych jednostek marynarki wojennej. Bezcelowo dowodzić, jak długich i szczegółowych studjów i jak skupulatnego szkolenia, wymagają one, aby wyrobić dowódców zdolnych do rządzenia, kierowania i skoordynowania działalności setki okrętów z przydzielonemi do nich setkami sił pomocniczych. Z tego wynika jasno, że współczesna m a r y n a r k a w o j e n n a, p r z e z n a c z o n a d o r z e c z y w i s t e j i i n t e n s y w n e j o b r o n y g r a n i c m o r s k i c h p a ń s t w a, n i e m o ż e b y ć w ż a d e n s p o s ó b z a i m p r o w i z o w a n ą w c h w i l i w y b u c h u w o j n y.

DZIAŁALNOŚĆ ŁODZI PODWODNYCH I SIŁ LOTNICZYCH

W morsko-wojskowej literaturze ostatnich czasów dość często można spotkać twierdzenie, że lądowa obrona kraju może być urzeczywistniona wyłącznie tylko zapomocą sił lotniczych, ze strony zaś morza, — łodzi podwodnych. Reasumując wszystko, co było wyżej powiedziane musimy przyznać, że wszelka samoistna marynarka wojenna powinna być przygotowaną do walki na każdem z wielkich mórz, nawet w wojnie obronnej — kiedy cudzoziemski kraj dąży do bezwzględnego zabrania naszego terytorjum. Lepiej jednak będzie i tu wyszukać wpierw nieprzyjaciela i zniszczyć go przedtem, niż przeniesie on wojnę na nasze wody i zniszczy nasz handel zamorski. Dobrze jest, jeżeli flota napowietrzna współdziała z marynarką, beznadziejną jednak byłaby praca dowódcy floty, który negowałby znaczenie tej floty, lub pokładał całą swwoją nadzieję, tylko na obronę.

Siły lotnicze działają na odległości kilkuset mil od brzegu, lecz nie mogą obronić znajdujących się na dalekim morzu naszych okrętów handlowych. Często wskazują na wielką nośność aeroplanów, lecz bez odpowiedniej bazy i obrony są one zupełnie bezbronne i tylko współdziałając z okrętami wojennemi, stają się źródłem nadzwyczajnej siły.

(D. c. n.)

Zarząd Wojewódzkiego Komitetu Fl. N. w Łodzi.

Przew. Wojewoda Władysław Jaszczołt.

Członkowie Zarządu:

1) PP. Gen. St. Małachowski
2) „ Inż. Kawczak,
3) „ Sędzia H. Konarzewski,
4) „ Pułk. Walicki.

Zastępcy Członków Zarządu:

1) PP. Pawlak,
2) „ B. Olszewski,
3) „ L. Zawadzka.

Członkowie Komisji Rewizyjnej:

1) PP. Gen. Olszyna Wilczyński.
2) „ Insp. Torwiński,
3) „ Inż. Tołłoczko,
4) „ Dyr. Gregier,
5) „ Adw. Cygański,

Inspektorem tegoż Komitetu jest P. Radca K. Kozłowski.

WOJNA NA DALEKIM WSCHODZIE

Świat przeżywa nowy wstrząs wojenny, tem oryginalniejszy, że właściwie wojna nie była wypowiedziana, a mimo to toczy się z całą bezwzględnością przy użyciu najnowocześniejszych broni morskich, lądowych i powietrznych.

Walczą między sobą Japończycy i Chińczycy, a powód tej walki jest w Europie najrozmaiciej tłumaczony i komentowany. Nie ulega jednak najmniejszej wątpliwości, że Chińczycy bronią się dziś jedynie przed inwazją Japonji.

Źródłem walk stała się Mandżurja — kraj, który od lat leży w planach mikada. Mandżurja posiada bowiem bogate złoża węgla kamiennego, żelaza, miedzi, ołowiu, ropy — tych wszystkich bogactw, których tak mocny brak daje się odczuwać Japonji. Naturalną więc niejako zmuszona koniecznością, szuka Japonja terenów, które zaspokoiłyby jej potrzeby.

Cicha walka o wpływy w Mandżurji trwa już lata całe i ubiegają się tam o nie — Rosja, Japonja i Chiny. Doprowadziło to wreszcie do zbrojnego konfliktu pod pozorem zabójstwa politycznego, popełnionego na oficerze japońskim rzekomo przez Chińczyków.

Rozpoczęły się walki uliczne w małem miasteczku, lecz szybko przemienione zostały w działania wojenne i wkrótce przeniosły się za „Chiński Mur".

Obecnie trwa oblężenie Szanghaju, tej perły handlu międzynarodowego na Dalekim Wschodzie.



Szanghaj w nocy (dzielnica międzynarodowa).



Pagoda w Szanghaju.

Ciężka artylerja japońska bombarduje fort po forcie, tysiące żołnierzy ciągną z obu stron, a dyplomacja międzynarodowa zabawia się pisaniem not, protestów i rozważa i radzi jak zlikwidować „zło".

Tymczasem walki trwają, konflikt pogłębia się z dnia na dzień i coraz częściej mówi się o nieporozumieniach między Stanami Zjednoczonemi a a krajem Mikada.

Te dwie potęgi rywalizujące na Pacyfiku też z czasem muszą jakąś drogą uregulować swe interesy — tymczasem na Daleki Wschód płynie flota wojenna Ameryki...

(a)



Dżonki chińskie na Jang-Tse.



KRONIKA

Ameryka

Komisja morska Senatu St. Zj. zatwierdziła projekt ustawy o budowie nowych jednostek morskich.

Projekt ten przewiduje wydatki w wysokości 616 miljonów dolarów na wykonanie programu budowy okrętów wojennych.

*

Tonaż okrętów w budowie na stoczniach amerykańskich znacznie się zmniejszył.

Z początkiem bieżącego roku na stoczniach budowano statki o ogólnym tonażu 266.866 ton, podczas gdy pierwszego stycznia 1931 r. tonaż ten wynosił 345.780.

Znamiennem jest również, że poraz pierwszy od lat wielu niema w budowie ani jednego yachtu prywatnego.

Anglja

„Sunday Express" donosi, że 45% całego importu wielkobrytyjskiego w zeszłym roku o wartości 437 miljonów funtów zostało uskutecznione przy udziale floty handlowej obcej, podczas gdy 3 i pół miljona ton okrętów handlowych angielskich stoi po dokach i przystaniach bezczynnie, a około 2.000 oficerów i 140.000 marynarzy znajduje się bez pracy.

Pismo daje do zrozumienia, że władze państwowe winne poczynić kroki, aby nie dopuścić do trwania obecnego stanu wobec silnego kryzysu, jaki przeżywa Wielka Brytanja.

*

Na rzece Barrow spuszczono na wodę nową angielską łódź podwodną „Thames", wyposażoną we wszystkie możliwe udogodnienia i ulepszenia techniczne.

*

W pewnych kołach parlamentu angielskiego coraz silniej jest lansowany projekt przeobrażenia Londynu w wolny port.

Projekt ten stoi w związku z ostatniemi posunięciami polityki celnej Anglji.

Danja

Pomimo kryzysu gospodarczego duńska flota handlowa wzrosła w 1931 r. o 9 parowców i 59 motorowców.

Jedynie ubyło 24 żaglowców. Flota duńska liczy obecnie 707.000 ton parowców, 464.000 ton motorowców i 24.300 ton żaglowców.

Francja

Komisja Marynarki Wojennej Izby Deputowanych przyjęła 16 głosami przeciwko 2 projekt budowy nowego okrętu linjowego o pojemności 26 tys. ton.

*

W eksporcie francuskim dają się dotkliwie odczuć skutki kryzysu panującego w Anglji. Kilka cyfr wyjętych z roczników statystycznych portu francuskiego Boulogne s/Mer wykazują znaczne zmniejszenie się ruchu pasażerskiego w okresie świątecznym w porównaniu z rokiem ubiegłym w stosunku 1 do 6-ściu.

W eksporcie drobiu spadek jest bardzo wyraźny, to samo wykazują dane dotyczące towarów kolonjalnych.

Ożywienie się ruchu zaznaczyło się jedynie w dziedzinie eksportu orzechów i kasztanów.

*

Flotyla handlowa Francji powiększyła się w r. 1931 o 103.419 ton. Odnośna liczba w r. 1930 była niższa o 2.502 tonny.

Z pośród statków spuszczonych na wodę w r. 1931 — 5 przewyższa swą pojemnością 9.000. Największy jest parowiec turbinowy „Champlain" (28.912 ton) i okręt motorowy „Aramis" (15.000 ton).

*

Polskie łodzie podwodne: Ryś i Burza, odbywają rejsy ćwiczebne na wodach francuskich z drugim rocznikiem kadetów marynarki wojennej.

Po ukończeniu ćwiczeń, łodzie skierują się na morze Północne skąd powrócą na wody polskie w pierwszych dniach marca r. b.

W. M. Gdańsk

Senat w. m. Gdańska nałożył podatek na rybaków polskich, przywożących na sprzedaż ryby do Gdańska. Podatek ten wynosi 3 guldeny od kosza ryb, oraz po 3 guldeny od każdej osoby, znajdującej się na kutrze.

Zarządzenie to ma charakter wyraźnie represyjny w stosunku do rybaków polskich i ma na celu utrudnienie zbytu połowów. Podatek ten uniemożliwi sprzedaż ryb. gdyż częstokroć koszta transportu wraz z nowem obciążeniem wyniosą więcej, aniżeli rynkowa wartość towaru.

Italja

Według oficjalnych danych Ministerstwa Komunikacji, w miesiącu grudniu 1931 r. do portów włoskich zawinęło ogółem 14.570 okrętów ogólnej pojemności 6.471.594 ton.

Okręty te wyładowały 1.903.357 ton towarów oraz 233.456 pasażerów. W tym samym czasie z portów włoskich wypłynęło 14.501 okrętów ogólnej pojemności 6.313.777 ton z ładunkiem wynoszącym 612.662 ton oraz z 224.488 pasażerami.

Niemcy

Położenie żeglugi niemieckiej staje się z dnia na dzień krytyczniejsze. Podczas gdy w Hamburgu 1 grudnia 1931 r. było unieruchomionych 449.511 b-tto reg. tonn, to 1 stycznia rb. cyfra ta osiągnęła stan dotychczas nie spotykany: 720.000 ton brutto.

Również i z innych portów niemieckich donoszą o tego rodzaju ujemnych objawach.

Coraz częściej spotyka się wypadki, że armatorzy niemieccy unieruchamiają własną flotę, wynajmując tańsze okręty pod obcemi flagami.

Ilość bezrobotnych marynarzy w porcie hamburskim obliczana jest na około 20.000 osób.

*

Import bawełny do Bremy i Bremenhaven znacznie zmalał i wynosił w 1931 r. tylko 1.439.000 bali, w 1930 r. 1.813.000 bali.

Charakterystycznem jest przytem, że udział Bremenhaven w imporcie bawełny do portów Wezery szybko maleje — z 55% w 1928 r. do 27% w 1931 r.

W roku 1931 przeładowano 73% bawełny w Bremie,

który to port uzyskuje coraz większe stanowisko w przeładunku bawełny.

*

Armatorzy w Wesermunde i Bremenhaven powzięli decyzję uruchomienia tonażu morskiej floty rybackiej, która od jesieni nie posiada zatrudnienia.

Dotychczas było unieruchomionych 25% okrętów niemieckiej floty rybackiej.

*

Liczba bezrobotnych w miastach portowych Niemiec znacznie wzrosła w porównaniu do roku ubiegłego.

Według obliczeń urzędów pracy, ilość bezrobotnych 15 grudnia 1931 r. wynosiła (w nawiasach dane z 15 grudnia 1930 r.) w Hamburgu 119.507 (77.074), w Kilonji 26.087 (19.404), Lubece 18.394 (12.270) i Altonie 25.054 (17.027).

*

Według oficjalnych danych długi Hamburga wynoszą 406.627.478 marek. Deficyt, spowodowany jedynie przez port, wynosił w roku ub. 23 miljony marek.

Pomimo stałego podkreślania przez sfery gospodarcze, że porty innych państw w przeciwieństwie do niemieckich korzystają z pomocy państwowej, musiano się zwrócić do rządu Rzeszy z prośbą o pomoc finansową dla portu na rok 1931 w kwocie 20 miljonów marek.

Jako motyw tego przytacza się, że port hamburski jest „instrumentem gospodarczym całej Rzeszy" i z tego powodu nie powinien ponosić ciężarów sam Hamburg.

Ponadto czyni się starania celem uzyskania pomocy finansowej z powodu deficytu, jaki powodują koleje portowe.

Polska

Dnia 23 stycznia na pokładzie nowego statku „Śląsk" odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie bandery.

Podczas śniadania przemawiał prezes rady administracyjnej Żeglugi Polskiej b. wojewoda Wachowiak. Powiedział on m. in. co następuje: „Naród Polski, świadomy swych celów, swej przyszłości, nie może opuszczać rąk i musi stać niezłomnie przy swym dziejowym programie. Pokolenie nasze musi uczynić wszystko, aby tę sprawę Polskiego morza umocnić i rozbudować. W tych czasach gospodarczo ciężkich, potrafimy zbudować potężny bastjon, jakim jest Gdynia. Wysiłek jest tak ogromny, że może napełniać nas uczuciem spełnionego obowiązku, a obcych musi uczyć, że sprawa morska w Polsce to sprawa honoru narodowego. Na nic jednakże byłby port bez floty. Nie łatwą była dla rządu R. P. i dla władz towarzystwa decyzja wybudowania w tych wyjątkowo ciężkich czasach dwóch nowych statków „Śląska i „Cieszyna".

Prezes Wachowiak zakończył swe przemówienie życzeniem, aby przyrost floty naszej podniósł na duchu społeczeństwo, świadcząc, że idziemy naprzód a nie wstecz.

*

Dnia 18 lutego odbędzie się próbna jazda drugiego statku, zamówionego w duńskiej stoczni Nakskow, który otrzymać ma nazwę „Cieszyn". Zaraz po próbie t. j. około 20 lutego, „Cieszyn" przybędzie do Gdyni.

*

Ogólne obroty portu gdyńskiego wyniosły w styczniu 1932 r. 380.415 ton (w grudniu r. ub. — 468.087 ton), wykazując równocześnie poważny wzrost w porównaniu ze styczniem r. ub. (323.322 ton).

W powyższej sumie obrotów towarowych, obroty zamorskie wynoszą w styczniu 380.176 ton. Zniżce uległ dość poważnej przywóz, gdyż w styczniu osiągnął on 7.213 ton, w grudniu zaś 14.043 ton.

Z towarów masowych, importowanych w styczniu figuruje jedynie pojedyńczy transport fosforytów (2.032 t.), natomiast jako artykuły nowe, mające nadal stale nadchodzić większemi partjami do portu gdyńskiego, wymienić można: śledzie: (1.378 t. wobec 209 t. w grudniu), siemię lniane (500 t. wobec 305 t.), oraz większe transporty owoców świeżych (399 t. wobec 23 t.),. W powyższej pozycji widać już wpływ t. zw. ceł morskich.

Na poziomie poprzedniego miesiąca utrzymały się: tytoń (395 t. wobec 401), papier (474 t. wobec 401 t.).

Należy również zanotować znaczniejsze partje kawy, kakao, i herbaty (185 t. wobec 35 t.) partję bawełny (322 t. wobec 73 t.), garbników (200 t.) i wełny (171 t.); ostatnie dwie pozycje w grudniu nie figurują, wełna zaś wogóle poraz pierwszy ukazała się w Gdyni.

Niemal zupełnie brak w styczniu złomu (353 t. wobec 9.210 t. w grudniu). Zjawisko to zostało wywołane całkowicie przez kryzys w hutnictwie.

Szwecja

W dniu 31 stycznia r. b. zawarta została między Szwecją i Danją konwencja, regulująca ostatecznie warunki terytorjalne między dwoma krajami w cieśninie Sund. Niektóre szczegóły tych warunków były nie uregulowane podczas całego okresu, trwającego prawie od lat 300.

Zawarta konwencja ustala definitywnie, że głębsza część cieśniny wschodnia, nazwana Flintraennan, aależeć będzie do wód terytorjalnych szwedzkich, podczas gdy część cieśniny zachodnia, pod nazwą Drogen, należeć będzie do wód terytorjalnych Danji.

Konwencja ustala również prawa obu krajów, dotyczące budowy latarni morskich oraz wszystkich innych środków, zapewniających bezpieczeństwo żegludze.

Wszystkie przepisy dla okrętów zagranicznych, wpływających do portów, pozostały niezmienione.

Największe okręty świata

W związku z chwilowem zaprzestaniem dalszej budowy wielkiego okrętu przez angielskie towarzystwo „Cunard-Line" oraz z różnicami poglądów we Francji co do dalszej budowy okrętu „Super Ile de France" przez Cie Générale Transatlantique podają dzienniki interesujące zestawienie odnośnie 9 największych okrętów świata: okręt w budowie (Cunard-Line) 73.000 Btto reg. ton, szybkość 30 węzłów; „Super Ile de France" (Cie Générale Transatlantique) 70.000 b. r. t., 30 węzłów; „Rex" (Navigazione Generale Italiana) 50.000 b. r. t., 27 węzłów; „Europa" (Norddeutscher Lloyd) 49.746 b. r. t., 28 węzłów; „Conte di Savoia" (Lloyd Sabaudo) 48.000 b. r. t., 27 węzłów; „Aquitania" (Cunard-Line) 45.647 b. r. t., 24,2 węzłów; „Ile de France" (Cie. Générale Transatlantique) 43.548 b. r. t. „Paris" (Cie Générale Transatlantique) 34.569 b. r. t.

Wśród książek i wydawnictw

Nakładem gdańskiego Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki ukazała się w języku francuskim broszura radcy ministerstwa Przemysłu i Handlu Alfreda Siebeneichena p. t. *„La politique de la Pologne et de Danzig"*, będąca odpowiedzią na broszurę, wydaną również po francusku pod tym samym tytułem przez senat gdański, podająca odczyt senatorka przemysłu i handlu Althoffa, w którym usiłuje on zgromadzić materjał, przedstawiający rzekomą presję, uprawianą przez Polskę w stosunku do Gdańska w dziedzinie gospodarczej.

Broszura polska punkt po punkcie zbija tezę gdańską i przedstawia położenie we właściwem oświetleniu.

*

Donoszą ze Starogardu: Wyszła tu z druku książka J. Buchholza i A. Szklarskiego p. t. *„Królewskie miasto Starogard stolica Kociewia"*.

Jest to pierwsza w literaturze polskiej książka o ziemi kociewskiej.

*

Czasopismo „Kgbg. Hartungsche Ztg." zamieszcza recenzję książki *„Lignickie Pole"* Kossak-Szczuckiej, która obecnie ukazała się w przekładzie niemieckim Forst-Battaglji.

Pismo wyraża się z uznaniem o powieści Kossak-Szczuckiej, podnosząc objektywizm z jakim autorka przedstawiła walkę elementu słowiańskiego z elementem niemieckim.

Dymisja Generalnego Komisarza R. P. w Gdańsku

Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, Henryk Strassburger, złożył podanie o dymisję.

Prośba p. Strassburgera została przyjęta.

W związku z tem Rada ministrów na jednem z ostatnich posiedzeń uchwaliła przedłożyć Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej do podpisu dekret zwalniający p. Strassburgera z zajmowanego dotychczas stanowiska oraz dekret mianujący na to stanowisko p. Kazimierza Pappe, dotychczasowego konsula generalnego Rzplitej w Królewcu.

Min. Henryk Strassburger, wielokrotny kierownik min. przemysłu i handlu w d. 4 lutego 1924 r. objął stanowisko generalnego komisarza Rzplitej w w. m. Gdańsku. Trwał więc na tem niezmiernie trudnem i odpowiedzialnem stanowisku 8 lat, które wypełniła niezmordowana, pełna trosk i głębokiej przezorności praca dla dobra Rzplitej.

W pracę tę włożył min. Strassburger całą swoją wielką umiejętność i wyjątkowe walory charakteru.

Ustąpienie min. Strassburgera, oznacza, jak się można domyślać pewną rewizję polityki gdańskiej rządu polskiego, wywolaną przez coraz większe trudności współżycia choćby w dziedzinie gospodarczej. Wpłynąć na ten krok musiały i ostatnie opinje trybunału haskiego, które współżycia tego nie ułatwiały, a dowodziły, że ta wysoka instancja międzynarodowa wkracza na tory polityczne, nie wzmacniające zaufania do niej.

Prasa gdańska ustąpienie min. Strassburgera komentuje na swój sposób:

„Danziger Neuste Nachrichten", podając o tem zaznaczają, że sam fakt nie zdziwi nikogo, gdyż ogólnie znanem było, że min. Strassburger oddawna chciałby zmienić pole swej działalności, zdumiewające natomiast jest, że dymisja jego nastąpiła zupełnie niespodziewanie. Przyczyna ustąpienia może być rozmaicie komentowana: Że nastąpiła jednak bezpośrednio po wydaniu orzeczenia przez Trybunał Haski, wnioskować można, że jest ona od tego faktu uzależniona. 8-letnia działalność min. Strassburgera w Gdańsku przyniosła rozczarowanie wszystkim tym sferom, które polegając na obznajmieniu min. Strassburgera ze sprawami gospodarczemi, spodziewali się pomyślnego rozwoju stosunków polsko-gdańskich w tej dziedzinie. Mówiąc o następcy min. Strassburgera „Danziger Neueste Nachrichten" twierdzą, że w obecnej chwili byłoby przedwczesnem wysuwać przypuszczenie co do dalszego rozwoju stosunków polsko-gdańskich. Byłoby pocieszającem jednak, gdyby ta nominacja była wyrazem bliskiej współpracy między Polską a Gdańskiem.

„Danziger Volksstimme" pisze, że wiadomość o dymisji min. Strasburgera przychodzi najzupełniej niespodziewanie. Były już coprawda kilkakrotnie lansowane pogłoski o jego ustąpieniu, ale zawsze okazywały się bezpodstawne. Nie można w chwili obecnej wiedzieć, co zmusza min. Strassburgera do powzięcia tego kroku, jak również co spowodowało przyjęcie dymisji przez rząd polski. W każdym razie ustąpienie min. Strassburgera z Gdańska nie można przyjąć z zadowoleniem pomimo, iż długoletnia działalność jego nie doprowadziła do pomyślnego ukształtowania się stosunków pomiędzy Gdańskiem a Polską. Zaostrzenie nastąpiło zwłaszcza w ostatnim czasie w związku ze wzmożeniem się kursu nacjonalistycznego w polityce obu stron. Temniemniej mając do czynienia z takim człowiekiem jak minister Strassburger, można było być pewnym, że jego działalność nie odbiegnie zbyt daleko od celów, które sobie postawił. Pismo nie widzi nic pomyślnego w przyszłości, gdyż istnieje obawa, że Gdańsk trafia z deszczu pod rynnę.

Centrowa „Danziger Landesztg.", w przeciwieństwie do obu poprzednich pism twierdzi, że dymisja min. Strasburgera bynajmniej nie powinna nikogo zadziwić, zwłaszcza po orzeczeniu Trybunału Haskiego, które dowiodło, że cała polityka jego była niewłaściwa, to też Gdańsk nie będzie odejścia jego wcale żałował. Przytoczywszy dalej cały szereg spraw, powstałych podczas urzędowania min. Strassburgera w Gdańsku i szereg niepowodzeń w ich rozwiązaniu, pismo twierdzi, że ostatnie w tym szeregu, a mianowicie orzeczenie haskie, okazało, że Gdańsk dla Polski jest stracony. Poczuł to również min. Strassburger i ustąpił. Jeżeli następca jego zrozumie, że Gdańsk do niczego innego nie dąży, jak do utrzymania traktatów w walce o swe prawa życiowe, to stosunki mogą się polepszyć, natomiast, jeśli pójdzie w ślady min. Strassburgera, to walka będzie trwała nadal, a p. Pappee przekona się, że gryzie granit jak i jego poprzednik.

Wreszcie nacjonalistyczna *„Danziger Allgemeine Zeitung"* rozprawia się krótko, twierdząc, że cała działalność min. Strassburgera obracała się w kierunku przeprowadzenia generalnego ataku na prawa Gdańska we wszystkich dziedzinach, o metodach zaś jego mówił tajny memorjał polski. To też za ustąpieniem niema co wylewać łez, odwrotnie trzeba się cieszyć, że ten przedstawiciel Polski, który w stosunkach z Gdańskiem za prezydenta Ziehma stał się nieznośnym — został przez rząd polski odwołany. Niema co jednak łudzić się, że polityka Polski ulegnie zmianie, raczej z informacyj, nadchodzących z Warszawy można spodziewać się, że kurs polityki zostanie zaostrzony.

Konflikt angielsko — niemiecki

W angielskim przemyśle transportu morskiego zanosi się na starcie poważne z Niemcami. Powód dała, po raz pierwszy od Wielkiej Wojny, niemiecka linja okrętowa p. n. Hamburg — Sud Amerika Linie. Linja niemiecka upatrzyła sobie Southampton w południowej Anglji, jako punkt zawijania transatlantyków w drodze między Hamburgiem a portami południowo Amerykańskiemi.

To zjawianie się olbrzymów niemieckich w Southampton, zaniepokoiło silnie angielskie linje okrętowe. Jak wyjaśnia agentura londyńska linji niemieckiej, na decyzję wpłynęło załamanie się waluty angielskiej. Zawijanie do portu o nizkiej walucie, jest, oczywiście, korzystne z wielu względów dla okrętów linji obcych, ale musi niepokoić linje krajowe, zwłaszcza, gdy chodzi o takiego współzawodnika, jak linje niemieckie.

Czytelnictwo wśród marynarzy

O rozwiniętem czytelnictwie wśród marynarzy angielskiej floty handlowej, świadczyć może wezwanie, które do społeczeństwa angielskiego wystowała misja pod nazwą: „Saint Andrew's Waterside Mission for Sailors", mieszcząca się w Londynie wschodnim przy ul. Fenchurch Street.

Organizacja, otaczająca opieką kulturalno-oświatową marynarza angielskiego wzywa do składania na ręce biskupa djecezji Stepney czasopism ilustrowanych i magazynów, których liczbę określa na miljon egzempalrzy





Święto rybackie w St. Malo.

«Dar Pomorza» na wodach świata

Statek szkolny marynarki handlowej „Dar Pomorza“, na którym odbywa obecnie podróż ćwiczebną 80-ciu uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, przebywszy po raz drugi równik, zawinął w dniu 19 stycznia do portu Saint Pierre na Martynice.

W porcie statek pozostaje na przeciąg blisko 6-ciu tygodni; w czasie tym uczniowie szkoły morskiej odbędą swe pierwsze ćwiczenia.

W dniu 1 lutego „Dar Pomorza“ wyruszył w drogę powrotną, zatrzymując się prawdopodobnie na krótki czas u brzegów wysp Azorskich.

Powrót statku do Gdyni spodziewany jest w połowie marca.

* * *

Państwowe Muzeum Zoologiczne otrzymało ostatnio nowe wiadomości o przebiegu badań naukowych, prowadzonych przez dyr. W. Roszkowskiego i p. St. Feliksiaka, biorących udział w podróży ćwiczebnej „Daru Pomorza“.

Przejazd z wysp Kanaryjskich do portu Pernambuco w północnej Brazylji trwał 20 dni. W tym czasie dokonano szeregu nader interesujących spostrzeżeń biologicznych nad kaszalotami, delfinami, rekinami, meduzami, i stułbiopławami. Poczyniono również szereg połowów okazów fauny morskiej. Należy zaznaczyć, że jedynie przy podróży na żaglowcu, który nie trzyma się utartych szlaków komunikacji morskiej, możliwe jest obserwowanie życia stworzeń morskich w całej pełni, gdyż okazalsze sztuki fauny oceanicznej unikają okolic licznie uczęszczanych przez parowce.

Od 27 listopada do 3 grudnia, w czasie postoju „Daru Pomorza“ w Pernambuco, uczeni nasi zajmowali się nader intensywnie badaniem fauny lądowej i słodkowodnej przylegających okolic. Odbyto przytem szereg wycieczek, w tem jedną dłuższą w okolice miasta Parahyba, leżącego na północ od Pernambuco. Samych zbiorników słodkowodnych zbadano przeszło 40, uzyskując nader ciekawy materjał zoologiczny. Dla Państwowego Muzeum Zoologicznego przedstawiają zbiory poczynione w Pernambuco szczególniejszą wartość, gdyż uzupełniają znakomicie bogate materjały południowo-brazylijskie, posiadane przez muzeum.

Dramatyczna scena z zatonięcia ładownej łodzi

Z Yarmouth donoszą o dramatycznej scenie, jaka się rozegrała na Morzu Północnem w pobliżu Scroby Sands. Ładowna barka „Harwich“, prowadzona przez trzech ludzi: właściciela, szypra Alberta Ventona i dwóch jego ludzi: Toma Wilsona i Jamesa Browna, rzucona została przez wzburzone fale na skalistą mieliznę z taką siłą, że ster został zmiażdżony, a w tyle statku wybita dziura, przez którą zaczęła się gwałtownie wdzierać woda. Załoga statku zdołała zapalić stos ułożony naprędce z łatwopalnych materjałów. Tragiczny wypadek wydarzył się o godzinie 5 przed świtaniem podczas fatalnej pogody. Sygnał ognia spostrzegła motorowa łódź ratunkowa w Gorleston. Łódź natychmiast ruszyła pełnym gazem, zapalając silny reflektor. Gdy łódź przybyła na miejsce katastrofy barka była pod wodą, a trzej nieszczęśliwi walczyli ze śmiecią, trzymając się kurczowo burty tonącego statku.

Załoga łodzi ratunkowej składała się z 15 ludzi. Z trudem tylko udało się uratować wszystkich trzech przy pomocy rzuconych na linach pasów ratunkowych. Szypra i jednego z jego pomocników, jako silniejszych wciągnięto dość szybko na pokład łodzi, trzeci, młody chłopak, Tom Wilson, miał tak zgrabiałe ręce, że nie mógł utrzymać się przy linie, odpadł, a fale porwały go i odrzuciły. Wówczas dwóch marynarzy z załogi łodzi, umocowawszy się do lin ratunkowych, ciężko walcząc z falami, podpłynęła do tonącego. Dramatyczna scena odbywała się w silnym snopie światła reflektora. Wilsona pochwycono. W chwilę potem wciągnięto na pokład łodzi, która powróciła szczęśliwie do Gorleston w pięć godzin po katastrofie, to jest około godziny 9 rano.

Nowy potężny koncern powstaje w St. Zjedn.

Jedna z większych linji okrętowych na Pacyfiku — The Dollar Chapman and Dawson nabyła połowę udziałów innej linji okrętowej p. n. Roosevelt Steamship Comp. połączonej z International Mercantile Marine. W ten sposób tworzy się w w Stanach Zjednoczonych wielki koncern, gdyż Dollar Champan i Roosevelt przejąć mają czynną na Atlantyku flotę największej państwowej linji okrętowej, jaką jest The United States Lines.





Podbiegunowe ptactwo.

Życie emigracyjne

OGRANICZENIE EMIGRACJI DO KOLUMBJI.

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości, że rząd kolumbijski zarządził znaczne ograniczenia w związku z przyjazdem emigrantów z różnych krajów do Kolumbji w roku 1932. Z Polski może otrzymać wizę w 1932 r. zaledwie 10 osób. Wiza będzie udzielona posiadaczom affidavitów, wystawionych przez Ministerio de Relaciones Exteriores w Bogocie.

Osoby posiadające affidavity wystawione przed 18 grudnia 1931 r. będą mogły wyjechać, gdyż konsulaty kolumbijskie w Genui i Marsylji będą w dalszym ciągu wydawały im wizę na t. zw. „ekstra kwotę".

WYJAZD DO URUGWAJU.

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości, że do Urugwaju wyjeżdżać mogą:

1) osoby, posiadające karty wezwania,

2) bez wezwań samotni pracownicy fizyczni którzy posiadają po opłaceniu kosztów podróży dol. 50 do okazania władzom urugwajskim.

Karta okrętowa do Urugwaju kosztuje zł. 950 od osoby, wiza urugwajska zł. 20,50.

W SPRAWIE WYJAZDU DO ARGENTYNY.

Syndykat Emigracyjny przypomina, że do Argentyny mogą wyjeżdżać następujące kategorje emigrantów:

1) posiadacze kart wezwania,

2) robotnicy rolni i rodziny robotnicze,

3) żydowscy robotnicy niefachowi i rzemieślnicy,

4) rodziny osadnicze, posiadające poza opłatą kosztów podróży i wiz przynajmniej dol. 150 gotówki na rozpoczęcie gospodarki na własnej działce i zamierzające osiąść w Missiones.

WAŻNE DLA EMIGRANTÓW DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości osób, starających się o wyjazd do Stanów Zjednoczonych, że Konsulat Amerykański przy zgłoszeniu się emigrantów po wizy, wymaga przedstawienia listów gwarancyjnych Ameryki, czyli zaświadczeń z banków, stwierdzających wysokość złożonych przez wzywających oszczędności i zaświadczeń od pracodawcy, że wzywający rodzinę ma stałą pracę (w zaświadczeniu tem musi być podana wysokość pobieranego wynagrodzenia.).

Wobec panującego bezrobocia w Stanach Zjedn., Konsulat Amerykański udziela wiz tylko tym emigrantom, co do których nie ma wątpliwości, że po przyjeździe do Ameryki nie staną się ciężarem rządu amerykańskiego.

NOWE TRANSPORTY.

W ciągu miesiąca stycznia r. b. wyjechały do Stanów Zjednoczonych Am. Północnej, Kanady, Brazylji, Argentyny i innych krajów dalsze transporty emigrantów w liczbie 410 osób, przygotowanych do podróży przez Syndykat Emigracyjny.

Wymagane od emigrantów formalności wyjazdowe zostały załatwione za pośrednictwem Oddziałów i Agentur Syndykatu Emigracyjnego, dzięki czemu uchroniono emigrantów od zbędnych podróży do różnych urzędów oraz od wyzysku nielegalnych pośredników emigracyjnych.

POSZUKIWANIE RODZINY TRAGICZNIE ZMARŁEGO WE FRANCJI.

Syndykat Emigracyjny podaje do wiadomości, że dnia 15 maja 1931 r. utonął w rzece pod Strasburgiem robotnik polski, BUTKIEWICZ Józef, zam. ostatnio w St. Etienne.

Śp. Józef Butkiewicz, syn Tomasza i Elżbiety urodził się w Starzmie (nazwa nieścisła).

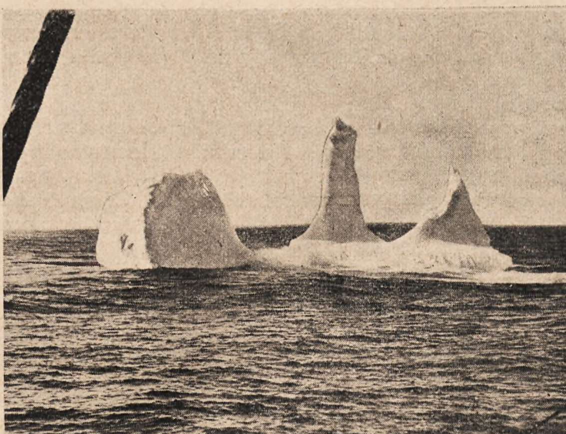
Krewni i znajomi zmarłego proszeni są o zgłoszenie się do Centrali Syndykatu Emigracyjnego, Warszawa, (Marszałkowska 124) lub Oddziałów i Agentur na prowincji.

Złote czasy z przed 25 laty

Jak to było przed 25 laty w przemyśle budowy okrętów, dowiadujemy się z czasopisma poświęconego sprawom morskim, noszącego tytuł: „The Syren and Shipping" z dnia 3 października 1906 roku.

„The Syren" pisze: „W ciągu września rb. stocznie Zjednoczonego Królestwa" (Anglja, Szkocja i Irlandja), spuściły na wodę 86 statków o pojemności ogólnej 228.343 tony; w sierpniu rb. spuszczono 71 statków o pojemności 129.790 ton, a w lipcu — 65 statków o pojemności 112.616 ton".

Jak widać produkcja w owym roku 1906 wzrastała kolosalnie z miesiąca na miesiąc. Gdybyśmy doszli obecnie w dziedzinie przemysłu okrętowego do zbliżonego choćby postępowania wzrostu produkcji, spowodowanego naturalnem ożywieniem w zakresie transportu morskiego — możnaby twierdzić, że wracają czasy dobrobytu w przemyśle. Niestety, do tych czasów świat wróci nie prędko.



Dziwaczne góry lodowe w okolicach bieguna północnego.

W DOBIE KRYZYSU...

Rok 1931, podobnie jak 1930, zamknięty będzie przez szereg towarzystw budowy okrętów znacznemi deficytami. Wielkie przedsiębiorstwo budowy, jak Palmers Ship Building and Iron Company zamknie się deficytem, przekraczającym 30.000 f. szterl. Dyrektorzy towarzystwa wyrażają się dość pesymistycznie o najbliższej przyszłości; ich zdaniem, zarówno w przemyśle budowy okrętów, jak w przemyśle metalurgicznym, nie zanosi się na szybką poprawę. Palmers nie otrzymał żadnych zamówień, z wyjątkiem zamówienia rządowego na dwa torpedowce, znajdujące się w budowie. Zakłady Palmersa tworzą szereg autonomicznych przedsiębiorstw. Niektóre z nich pokryją straty tegoroczne z własnych rezerw — do innych będzie musiala dopłacić centrala Palmersa.

*

Jeżeli rok budżetowy 1930/31, nie dla wszystkich przedsiębiorstw okrętowych był katastrofalny, to w szczęśliwszych wypadkach przyniósł w rezultacie znaczne pomniejszenie zysków. Np. towarzystwo okrętowe pod nazwą Manchesters Lines Company zamknęło okres od 30 czerwca 1930 r. do 30 czerwca 1931 roku dochodem mniejszym o 15.665 funtów w porównaniu z poprzednim rokiem budżetowym. Gdy dochód netto wyniósł 56.574 funty. Swoją drogą, jest to jedno z niewielu towarzystw okrętowych angielskich, które wypłaciły dywidendę w wysokości 10% od akcji zwykłych. Po potrąceniu podatków, wysokość dywidendy wyniesie 7 i ½ %.

*

The Neville Shipping Company w Cardiff, zamknęło ostatni kwartał roku 1928 i cały rok 1929 zyskiem, wynoszącym zaledwie 59 f. szterl. Cyfrowo biorąc, rok 1930 okazał się fatalnym; nie wykazał bowiem nietylko zysków, ale dość znaczne straty, bo wynoszące 6.190 f. Pozycją tych strat otwarto rok rachunkowy 1931, zamknie się on dalszym deficytem.

Scottish Navigatio Company, administrowane przez Gleen and Comp. w Glagow, podaje, że straty w roku budżetowym, zamkniętym dnia 30 czerwca 1931 roku wynoszą 1449 f., gdy tymczasem poprzedni rok budżetowy wykazał zyski w wysokości 7.442 funty. Dyrektorzy spółki nie widzą w tej chwili środków poprawy wobec słabnącego obrotu frachtowego. W ciągu roku sprawozdawczego towarzystwo musiało zredukować znacznie liczebność załóg i personel administracyjny spółki.

*

Jak się dowiaduje „The Shipping World", Admiralicja angielska projektuje zaniechanie budowy niektórych pancerników zatwierdzonych w planie morskim na rok budżetowy 1932/33.

Czasopismo dodaje, że w kołach Urzędu Admiralicji mówią o presji ze strony Skarbu Państwa, domagającego się dalszych redukcji w okrojonym już programie budowy nowych jednostek. Mówią, że z tych samych względów oszczędnościowych, skreślone będą z listy niektóre statki wojenne, figurujące w planie budowy w niezamkniętym jeszcze bieżącym roku finansowym. Jeśli nowe oszczędności zostaną przyjęte, to i tak już skromny plan budowy — pisze Shipping World- zaproponowany przez Lordów Morskich na rok 1932/33, powiększy bezrobocie w przemyśle okrętowym i innych gałęziach wytwórczości związanych z budową okrętów.

Bonzio ma głos...



Z tą podróżą na Borneo, to była wielka awantura. Co tu dużo gadać — zalałem se — jak mówi Trybulka — pałę i doszło do przedziwnych historyj.

Wódka, jak to wódka — uderzyła mi mocniej do głowy i w pewnym momencie byłbym przysiągł, że nasz statek naładowany jest małpami i płynie na Borneo. Ja oczywiście dowodziłem tym statkiem. Co gdzie spojrzę, to małpa — jedna większa, druga mniejsza, jedna się śmieje, druga skacze, inna kpi sobie ze mnie i macha długim ogonem.

Co było robić? — zacząłem walić moim aparatem fotograficznym po łbach i gdzie popadło, a najgorsze, że oberwał przytem i mój kapitan!

Jeszcze słyszę, jak krzyczy:

— Bonziu! — wściekłeś się, czy co? Ty stara pijanico, jak ci nie wstyd!

Przykra historja, bo nie wiem, jak się to skończyło, ale jest pewne, że pokład trzeba było szorować dodatkowo. Bardzo huśtało — no i tego... wiadomo, rejs na Rygę.

Po tej awanturze obudziłem się w kozie ze strasznym bólem głowy. Za karę musiałem przesiedzieć pod pokładem całe trzy dni, a teraz mam trzydzieści dni karnej pracy. Łapy już tak bolą od tych lin, że aż parzą, a kapitan udaje, że nie widzi mnie, choć zawsze ile razy go spotkam staję na baczność i porządnie salutuję.

Jeden tylko poczciwy Trybulka pomaga mi trochę, jak nikt nie widzi, ale co z tego, kiedy co dzień coś nowego na mnie spada — dziś szorowanie pokładu, jutro wanty trzeba naciągnąć, pojutrze czyszczenie proszkiem wszystkich okuć i t. d.

Przysięgam, że jak mi jeszcze kapitan każe zostać ministrem, to nie wytrzymam, i powieszę się, ale przedtem wszystkie pieniądze, jakie będą w skarbie, oddam Komitetowi Floty Narodowej, bo tak mi się zdaje, że tylko ja jeden w Polsce rozumiem jak doniosły jest jego cel.

Tymczasem: ciągnij szkot! — i dowidzenia za miesiąc.

(a)

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

Zadanie — Cyfrówka

Liczby nagłówka zastąpić literami ze słów poniższych kombinacyj cyfrowych, a otrzymamy właściwe rozwiązanie:

1) 4.2.4.3.7.6. : rzeka w Małopolsce
2) 2.6.3.7. : choroba zakaźna
3) 7.3.4.7.6. : imię męskie węgierskie.
4) 6.5.3.7. : przykrycie na konia.
5) 3.5.6.2. : aktor operetkowy
6) 2.3.2.1. : pseudonim poety
7) 4.3.2.1. : imię męskie
8) 4.5.3.7. : dzielnica w Konstantynopolu
9) 3.2.4.7. : wytrysk naftowy
10) 4.2.3.7. : ogólnikowe określenie czasu
11) 6.3.2.4. : ptak
12) 3.2.1.7. : oddział wojska
13) 1.3.2.4. : ślad
14) 6.2.3.7. : imię żeńskie
15) 7.6.5.4.1. : wtajemniczony
16) 4.7.3.7.6.7. : popis wojskowy
17) 3.7.6. : pierwiastek
18) 2.4.5.3.7. : kompozycja muzyczna
19) 5.1.5.3. : syn Ereba i Nocy
20) 3.7.4.2.3.1. : sprawozdanie
21) 2.4.5.3.7.1.2.3. : chirurg
22) 4.2.3.1. : przystań okrętów
23) 1.2.3. : wytknięta droga
24) 7.3.7. : papuga
25) 1.2.3.1. : wytwór cukierniczy
26) 7.6.2.3.2.1.2.3. : wielbiciel
27) 1.2.3.3.5.7.6.2.3. : bohater w walce byków
28) 1.7.4.5.1.7. : papier naścienny
29) 2.4.7.1. : tytuł klasztorny męski
30) 4.2.1. : opary skóry
31) 2.4.7.6. : zjawisko Atmosferyczne
32) 7.3.7.3.7.1. : góra w Armenji
33) 3.7.1.7. : termin spłaty
34) 4.5.1.7.3.6.7. : wybuchowy ładunek
35) 1.5.2.6.2.3. : imię męskie
36) 3.7.4.1. : gwałt
37) 6.7.1.7. : określenie czasu
38) 3.7.— : bożek egipski
39) 2.3.1.7. : dawna moneta
40) 3.2.6.7.—3.2.6.7. : humorysta niemiecki
41) 7.4.7.3.7.1. : przyrząd
42) 7.3.— : miara powierzchni
43) 5.3.7.1.2. : Muza pieśni miłosnej
44) 1.7.3.7. : ciężar opakowania
45) 5.3.7. : okres dziejowy
46) 4.7.1.5.3.7. : ozdobna podstawa
47) 3.2.6.2.4.5. : pasmo górskie w Francji
48) 5.1.7.4. : miejsce wypoczynku wojsk
49) 1.3.5.4. : pantofel z drewnianą podeszwą
50) 1.7.1.7.3. : człowiek rasy mongolskiej.

N.B.: W rozwiązaniach niezbędne wymieniać wszystkie 50 wyrazów (poza głównem określeniem w nagłówku).

Rozwiązania nadsyłać należy do dn. 25 lutego b. r.

HENRYK PIANOWSKI.

Rozwiązanie zadań i nagrody z poprzednich numerów Polskiej Floty Narodowej

Rozwiązanie „Zadania—Cyfrówki" z Nr. 17-18

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.
| | | | | | | | | |
P o r t G d y n i a

3 nagrody książkowe za dobre rozwiązanie wyżej wymienionego zadania otrzymali:

Pp. Józef Szynkaruk z Siedlec, Zofja Motyszewska z Jaszczowa poczta Milejów — i Tadeusz Radomski ze Strzelna.

Rozwiązanie „Szarady-Zagadki" z Nr. 19

brzmi: Majtek

Rozwiązanie „Metamorfozy" z Nr. 19 brzmi:

1. Życie nie jest balem
2. Jaka praca, taka płaca.
3. Krew-nie woda
4. Wódka, to zguba narodu
5. Mądry głupiemu ustąpi
6. Jaki pan, taki kram
7. Prawda nie popłaca
8. Szarady umysł rozwijają.

Dwie nagrody książkowe za dobre rozwiązanie „Szarady i Metamorfozy" otrzymali:

Inż. St. Rogowski z Warszawy i Z. Kozłowski z Grodziska.

Rozwiązanie Logogryfu „Potęga Morza"

z Nr. 1(20)

1) N a w A
2) A m o R
3) D o b r e M
4) W i a r A
5) O m ł o t T
6) D y m Y
7) Ą i m e i Z (wspak — Ziemią)
8) S a m I
9) A r a c h n E
10) M o t o r e M
11) O ś w i e c I
12) Logogryforó B
13) O p ó R
14) T r u d n O
15) Y w i N (wspak — Niwy)
16) W o l I
17) G l e b Ą
18) Ł a p A
19) Ę l a F (wspak — Falę)
20) B o m b e L
21) I l e ż t O
22) W y l o T
23) O k a z j A
24) D e m o N
25) Y d r o k A (wspak — Akordy)
26) Ł a n ó W
27) O s t o j O!
28) D o w ó D
29) Z a m r ó Z
30) I d j o c I
31) E k s p i a c j E

Znaczenie liter początkowych i końcowych, czytanych z góry na dół daje zdanie: *„Nad wodą — samoloty, w głębi wody — łodzie. Armaty ziemi bronią, a flota — na wodzie"*.

Trzy nagrody książkowe za dobre rozwiązanie wyżej wymienionego logogryfu otrzymali:

Br. Nowiccy z Warszawy. Zenon Gajewski, z Koluszek i M. Kamińska z Pińska.

Ukazanie się lutowego n-ru „Polskiej Floty Narodowej" zostało opóźnione z przyczyn od wydawnictwa niezależnych.

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WKŁADKA 1 ZŁOTY ROCZNIE

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stołecznego Komitetu Floty Narodowej **Senatorska 14 (Magistrat)**

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 zł. rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

Nr. 3 ukaże się w marcu 1932 r.

Prenumerata roczna zł. 13. Nadsyłanych rękopisów Redakcja nie zwraca.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł. Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ

Zakłady Drukarskie „HELIKON", Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.